Żegluga

The navigation

Zł. 1,50



Port - Gdynia

The Port of Gdynia

Nr. 9-10

15
wrzesień-październik
1929

CENA ZŁ. 1.50

ŻEGLUGA THE NAVIGATION

CZASOPISMO DLA HANDLU MORSKIEGO I ŻEGLARSTWA / A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 3 WARSZAWA, GDAŃSK, GDYNIA, KATOWICE, POZNAŃ DN. 15 PAŹDZIERRNIKA 1929 NR. 9—10

DZISIEJSZA GDYNIA.
PRESENT — DAY GDYNIA.





Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Warta".



Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" — „Warta".

Pisma zagraniczne coraz więcej poświęcają uwagi rozbudowie portu w Gdyni, ale często informują one naogół nieściśle, nawet tendencyjnie. Dlatego podajemy kilka szczegółów faktycznych o Gdyni, by w ten sposób ułatwić orjentację w rzeczywistym stanie rzeczy.

Myśl stworzenia portu na polskiem wybrzeżu powstała już w roku 1920, podczas najazdu bolszewickiego. Wówczas bowiem zdecydowany opór robotników w porcie gdańskim, którzy odmówili przeładowania materjału wojennego dla Polski, zmusił polskie sfery wojskowe do szukania innych możliwości przeładunkowych, przedewszystkiem w Tczewie na Wiśle, a równocześnie wyłoniła się myśl stworzenia portu morskiego na własnem wybrzeżu. Wszak Polska nie mogła poprzestać na jednym por-

An ever increasing interest is taken by the Foreign Press in the building of the port of Gdynia, — but often the information is either inacurate or even biased. Therefore a few real facts are necessary to be given to facilitate the conception of the actual state of things.

The notion of building a sea — port on the Polish coast arose in the Year 1920 during the Bolshevik invasion. The obstinate resistance at that time, of the Gdańsk (Danzig) dock-labourers refusing to unload ammunition for Poland, compelled the Polish military circles to search for other possible unshipping means, principalle in Tczew on the Vistula-river; — and thus was taken into considaration to build a seaport on own coast. Gdynia was chosen, then a fishing village, it's position being the most suitable for the

OD ADMINISTRACJI.

Ci z pp. Prenumeratorów, którzy nie otrzymali poprzednich numerów „ŻEGLUGI", raczą powiadomić o tem Administrację naszego czasopisma.



Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, któremu Gdynia zawdzięcza amerykańskie tempo rozwoju. Minister of Commerce and Industry engeneer Eugenjusz Kwiatkowski to whom Gdynia is indebted for the American measure of development.

cie gdańskim: w późniejszym rozwoju gospodarczym Polski, jako Państwa 30 milj., Gdańsk nie wystarczyłby dla zaspokojenia wzrastających potrzeb Polski. Wybór padł wówczas na Gdynię, wioskę rybacką, której położenie na ten cel nadawało się jaknajlepiej. Idea ta jest nawskroś polska, a nie francuska, — jak to nie wiadomo w jakim celu chcą lansować niektóre pisma niemieckie.

Mimo, że projekt budowy portu w Gdyni istniał już od szeregu lat, realizacja rozpoczęła się dopiero w roku 1924. Na to opóźnienie prac złożył się szereg czynników, z których najważniejsze, to wyniszczenie kraju przez zaborców, okupantów i przez wojnę, a następnie niedocenienie ważności własnego dostępu do morza wśród polskiego społeczeństwa. Umowa definitywna Rządu Polskiego z konsorcjum zagranicznem, oddająca budowę portu, zakrojoną na wielką skalę, pozwoliła na podjęcie szybszego tempa prac hydrotechnicznych i regulacyjnych. Mylnem jest jednak twierdzenie pism niemieckich, jakoby port w Gdyni był budowany za pieniądze francuskie, ponieważ Rząd Polski każdą partję robót portowych bezzwłocznie reguluje, a pieniądze na ten cel wyznacza się w każdo-rocznym budżecie państwowym.

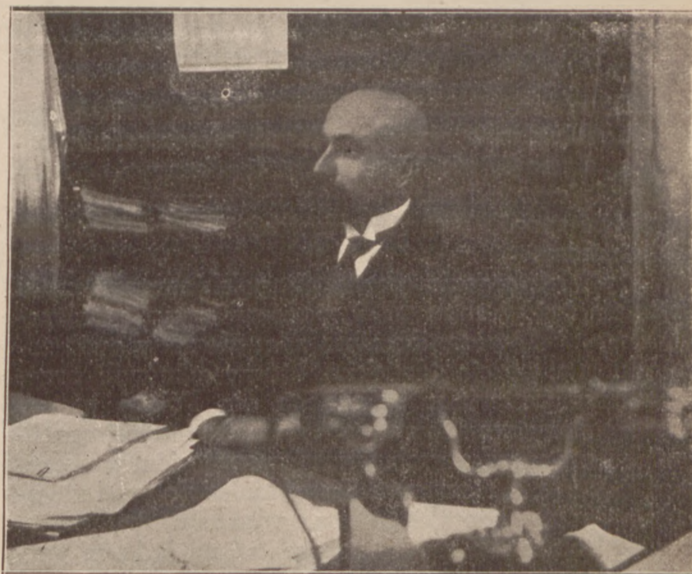
Bezrobocie węglowe w Anglji, jak też szereg innych dodatnich zjawisk gospodarczych w Polsce, przyśpieszyło tempo prac portowych i żywą eksploatację nadbrzeży, mimo ich niewykończenia. Eksploatacja równocześnie z intensywną budową portu jest utrudniona i wymaga dużo energji i talentu organizacyjnego. Mimo to wszystko praca wre we wszystkich kierunkach, a obok portu powstaje wielkie miasto portowe, z potrzebnymi domami handlowymi, bankami, maklerami, instytucjami administracji itd. Pojęcie o rozmachu pracy i rozbudowie iście amerykańskiej, możemy sobie wyobrazić, porównując da-

purpuse. This primer idea was not French, as several German newspapers try for some unknown reason to suggest. — but on the contrary the formation of Gdynia as a sea — port is solely attributable to Poland.

Poland, of course, could not be content with the only Danzig harbour which would not suffice to reassure in the future development the increasing wants of the country with its 30 millions of inhabitants.

Although the building plan of the port of Gdynia has existed some Years, it is only in 1024 that it's realization was begun to be carried out. Many factors are responsible for this delay, the most important of these being the devasta tion of the country by the annexers, the occupants, the war and furthermore by the non — realiation of the Polish community of the all — importance of our own access to the sea. After the preliminaries and definite arrangements with the foreign dock-building companies to build on a great scale, speedy strides were taken in hydrotechnical and regulation work. — Utterly false is the German assertion that the port of Gdynia is being built with French capital, as the Polish Governmenment pays at once for each section of the work, by money raised from the annual governmet budget.

The coal unemployement in England and several other economic factors in Poland have contributed to hasten the pace of the harbour and of the busy littoral works, though the work was unifinished yet. The works are done simultaneously wih an harbours intense structure and demand a great deal of energy and organizing capacity. But in spite of these draw-backs work is developing on all sides and together with the harbour a big city is rising with the necessary business houses, banks, brokers, administrative institutes and so on. We can form acomprehensive idea of the extensivenness of the work undertaken in a real American way, if we compare the numeral data of the last Years. The population of Gdynia in 1923 did not exceed 1 000 inhabitants,



b. Minister Przemysłu i Handlu, inż. Józef Kiedroń, który w dniu 4 lipca 1924 r. podpisał kontrakt na budowę portu w Gdyni. Former Minister of Commerce and Industry engeneer Józef Kiedroń, who signed the contract for the harbour building of Gdynia July 4 th 1924.

ne cyfrowe z lat ostatnich. I tak, jeszcze w roku 1923 liczyła Gdynia niewiele ponad 1 000 mieszkańców, zaś obecnie ludność stała przekracza 28 000 mieszkańców. Dalej obrót handlowy za rok 1924 wynosił niespełna 10 tysięcy ton, podczas gdy rok 1928 wykazuje prawie 2 miljony ton. W tymże 1928 r. zawinęło do portu Gdynia 1 108 okrętów o tonażu ogólnym 985 tys. ton. Cyfry te są dość wymowne, by uwierzyć w żywotność dążeń Polski na morze, bo to, co zostało stworzone w Gdyni, to tylko i tylko z inicjatywy polskiej i rękami polskiego robotnika. „Postęp robót jest tak wielki, że Gdynia staje się szybko najbardziej nowoczesnym portem i wkrótce będzie jednym z największych portów na Bałtyku." (Ze sprawozdania doradcy finansowego Polski p. Charles S. Deveya za II kwartał 1929 r.)

Do całkowitego ukończenia budowy portu w Gdyni wiele pozostaje jeszcze pracy, która wymaga jeszcze szeregu zmudnych lat, ale jak nam to wykazują dotychczas osiągnięte rezultaty, może Polska spoglądać ufnie w przyszłość, albowiem problem wolnego dostępu do morza jest w głównych zarysach rozwiązany.

whilst now, the permanent residential population is well over 28 000. Moreover the mercantile turn over of the Year 1924 amounted to 10 thousand tons, and same Year 1928, 1108 ships of a general tonnage of 985 thousand tons harboured in Gdynia. — These figures are sufficiently eloquently convincing in Poland's earnest ende avours by the sea; for wath has been accomplished in Gdynia is but only of Polish initiative and with the hands of the Polish worker.

„The progress is of such extent that Gdynia is becoming rapidly a most modern harbour and will be soon one of the greatest harbours on the Baltic sea".

(Mr. Charles Dewey's, Polands Financial Counsellors report II. qu. 1929.)

Much work requining several tedious Years is yet to be done in the port of Gdynia, but as the results obtained until now, confirm, Poland can look forward from the beginning of Gdynia's existence with bright future anticipations.

A. Potyrała.

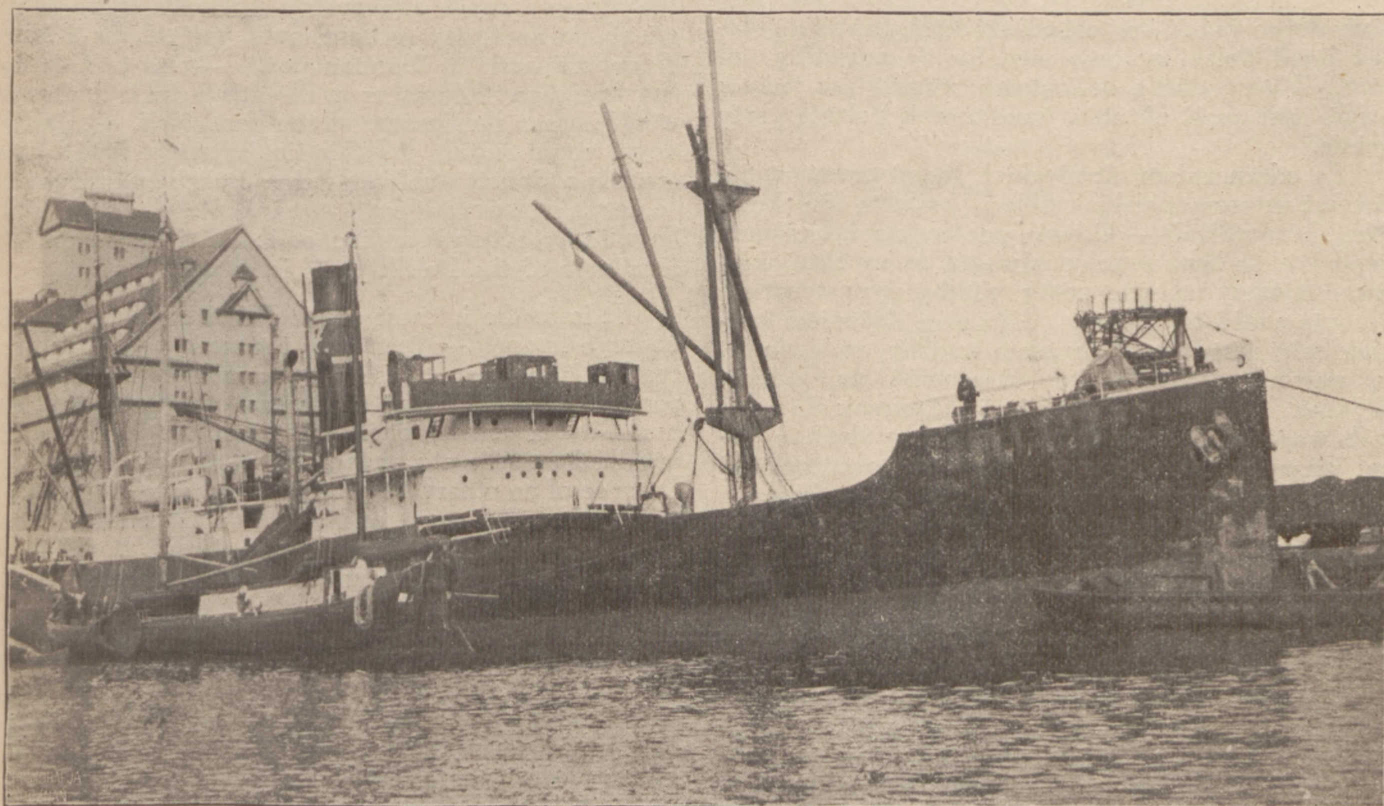
NA MARGINESIE ROKOWAŃ POLSKO-NIEMIECKICH

O ZAWARCIE TRAKTATU HANDLOWEGO

ON THE MARGIN OF THE POLISH-GERMAN NEGOTATIONS IN THE SIGNING OF A COMMERCIAL TREATY.

W trakcie rokowań rządu niemieckiego z Polską, w sprawie zawarcia traktatu handlowego, Niemcy postawiły również warunek, że taryfy kolejowe do ich portów, więc Królewca, Elbląga i Szczecina zostaną na kolejach polskich zrównane, z taryfami dla portów polskich, więc Gdańska i Gdyni; żądanie to rozciąga się nietylko na obecne stosunki, ale tak-

In the course of the negotations of the German Government with Poland, concerning the signing of a commercial treaty, the Germans also have laid down a condition that railway rates for the ports of Königsberg, Elbing and Stettin must be the same as



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Wisła" — w Królewcu.
Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" — „Wisła" at Königsberg.

że na przyszłość. — Sprawa ta stała się dlatego aktualną, ponieważ izby handlowe w Szczecinie i Królewcu przyszły do przekonania, że uprzywilejowanie portów Gdynia i Gdańsk w taryfach polskich kolei zabiera im przeważny obszar ciążenia, więc Śląsk-Górny i wschodnie województwa polskie.

My Gdańszczanie, z niemieckim punktem widzenia co do układu taryf kolejowych nie możemy się zgodzić, ponieważ wówczas znaczna część importu i eksportu poszłaby przez porty niemieckie. Musimy bowiem zważyć, że port w Szczecinie pod pewnemi względami lepiej jest wyposażony i zorganizowany, aniżeli Gdańsk; również Królewiec rozporządza urządzeniami portowemi całkiem nowoczesnemi.

Gdańsk stara się swoje urządzenia portowe zmodernizować; szereg nowych żórawi i chwytaczy ustawiono; nowy basen portowy został zaopatrzony w szczególnie wygodne i szybkie urządzenia przeładowcze dla towarów masowych. Podobnie Gdynia posiada gotowe i w budowie wielkie urządzenia przeładowcze i wywrotnice, co pozwoli temu portowi, w najbliższym czasie na przeładunek w poważnych ilościach.

Wziąwszy pod uwagę to rozbudowanie urządzeń przeładowczych w Gdyni i Gdańsku, możemy słusznie przyjąć, że z chwilą zastosowania taryf uprzywilejowanych na polskich kolejach dla portów niemieckich, część ładunku dla portów polskich zostanie stracona, a zatem stopień zatrudnienia zmaleje. Oba porty, Gdańsk i Gdynia, są zdolne do przejęcia całkowitego handlu zamorskiego Polski w dziedzinie towarów masowych i węgla, a zatem niema żadnej gospodarczej potrzeby części importu, względnie exportu wyzbywać się na korzyść niemieckich portów. Odnośnie Gdyni zmniejszenie zatrudnienia nowowybudowanych urządzeń przeładowczych, zmniejszyłoby rentowność portu samego. Również Gdańsk ucierpieć musiałby, co w ostateczności mogłoby doprowadzić do gospodarki deficytowej, a przecież Rząd Polski połowę niedoborów musiałby pokryć. Z gospodarką deficytową musimy się jednak liczyć, jeśli część obrotów handlowych polskie porty ominie.

Za odrzuceniem niemieckich żądań przemawiają również interesy polskich kolei; budowa linji kolejowej Górny Śląsk — Gdynia pochłonęła takie sumy pieniędzy, że brak przewozu węgla, który chcą skierować Niemcy na inne porty, miałby w następstwie nierentowność tejże linji. Głównym dążeniem polskich kolei jest import, by złom żelazny, rudę, fosfaty, nawozy sztuczne itd. skierować na Gdynię i Gdańsk, by w ten sposób uzyskać ładunek dla próżnych wagonów, wracających na Górny Śląsk, a zatem niewykorzystanie taboru kolejowego ograniczyć do minimum. Pozatem należy wspomnieć o eksporcie cukru, drzewa i innych towarów, który pozostaje przeważnie w rękach firm polskich, a które przez skierowanie handlu morskiego na niemieckie porty równieżby ucierpiały.

Reasumując powyższe uwagi przychodzimy do przekonania, że zadośćuczynienie życzeniom rządu niemieckiego w dziedzinie taryf kolejowych, nietylko Gdyni i Gdańskowi by zaszkodziło, ale również tak dla Rządu Polskiego, jak polskich kolei, jak wreszcie dla firm polskich, mających swe filje w tych portach, przyniosłoby wielkie szkody.

the tariffs of the Polish ports of Danzig and Gdynia. — This condition pertains not only to the present but also has in view the future. This matter has become an actuality owing to the fact that the Chambers of Commerce of Stettin and Königsberg have come to the conviction that by privileging the ports of Gdynia and Danzig with special Polish railway tariffs they are denied the revenuess of the hinterland, — that is Upper Silesia and the East Polish Provinces.

We of Danzig cannot see our way in conceding to these railway rate negotiations, our different point of view; — as then it would cause a considerable part of the import and export trade to go over to German ports. — For, we must acknowledge, that the port of Stettin is in some way better endowed and organized than Danzig — Königsberg also possesses every up-to-datism.

Danzig is making every effort to modernize it's port into present day requirements; — several new cranes have been set up, — the new ready basin of the port is provided wirth exceptionally speedy and suitable discharging facilities for the bulk merchandise. Before long, Gdynia, likewise will be able to increase the magnitude of her loading, the port being already provided with large bollards and other shipping requirements, same of which, how ever, are still in construction.

Therefore, if we compaire these discharging facilities of Gdynia and Danzig, we can rightly assert that the Polish ports will loose a large part of their cargo, if German ports are given the same privileged railway-rates, — thus the business activities will be lessened. — Either ports of Danzig and Gdynia are quite efficiently qualified to take charge of the whole over - seas commerce of Poland, in particular for the massive goods and coal; — besides there is no economic necessity to hand over part of the import or export trade to German ports. — As to Gdynia, any decrease of business in the newly built dockyard would lessen the income of the port itself. — Danzig even would suffer, and this finally might lead to an economic deficit, obliging the Polish Government to cover half of the loss. — It is quite clear we shall have to expect such an economic deficit if part of the turn over of the Polish ports is denied them.

It is to the interest of the Polish railways to encourage import, — then only the newly — built and costly line Upper Silesia — Gdynia could become profitable. — Empty coal waggons from Danzig and Gdynia convey back scrap iron,ore, phosphates artificial manure etc. thus bringing to a minimum the expense of an otherwise profitless train. — The export trade of sugar, wood and other marchandise, still principally in the hands of Polish firms would also suffer if the trade is conducted to the German ports.

Summing up the above observations, we come to the conclusion, that, gratifying the German demands on railway - rates would not only harm Gdynia and Danzig, but also the Polish firms possessing branches in these ports, — not less than the Polish Governments railways.

Danzig commercial counsellor W. Sieg.

POLSKIE PORTY: GDYNIA-GDAŃSK
THE POLISH PORTS

RUCH PORTOWY W SIERPNIU

MOVEMENT OF VESSELS IN THE PORT OF AUGUST

	Ilość okrętów / Number of Vessels	Pojemnność w. t. R. N. / Total capacity in tons	Obrót towarowy w tonach / Freigt turnower in tons
Weszło - Entered	174	178 650	
Wyszło - Left	170	176 320	
Suma - Total	344	354 970	335 446

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W SIERPNIU

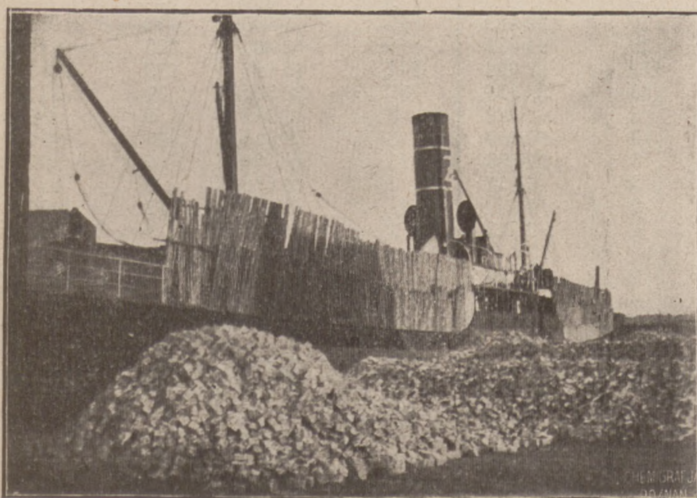
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED, AUGUST

Narodowość / Nationality	Ilość statków / Number of Vessels	Pojemność t. R. N. / Total capacity in tons
Duńska — Dannish	27	30 017
Fińska — Finnish	2	2 236
Francja — French	8	24 099
Łotewska — Lotvian	11	7 425
Niemiecka — German	30	21 759
Norweska — Norvegian	14	11 451
Polska — Polish	25	24 192
Szwedzka — Svedish	41	30 973
Holenderska — Dutch	1	935
Estońska — Esthonian	1	2 811
Amerykańska — American . . .	3	9 226
Grecka — Greek	3	2 484
Belgijska — Belgian	1	1 384
Litewska — Lithuanian	1	585
Gdańska — Danzig	1	430

RUCH PASAŻERSKI W SIERPNIU

PASSENGER TRAFFIC IN AUGUST

Weszło — Entered	Wyszło — Left
1 796	1 781



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Poznań" — z ładunkiem kopalniaków do Gandawy.
Steamer of the State s Concern „Żegluga Polska" — „Poznań".

WYSZCZEGÓLNIENIE ŁADUNKÓW.

SPECIFICATION OF LOADS.

Przywieziono Importet: Ton Ton	Nazwą towaru Species of goods	Wywieziono Exported: Ton Ton
	węgiel eksport.	243 578
	„ bunkrowego	13.770
1.502	łomu żelaznego	
	cukru	3 738
4.750	fosfatu	
6 021	saletry	
39.711	tomasyny	
15.586	ryżu	400
300	kamień brukarski	
5.600	ruda żelazna	
4 skrz.	poczta	
	części maszyn	15
	wina	4
187	korzeń i cykorji	
	Ogółem — Total	261.505

Obrót ogólny
Total amuont

PORT GDAŃSK — THE PORT OF DANZIG

WESZŁY W SIERPNIU
ENTERED IN AUGUST

	Parowce *Steamers* ilość *number*	Parowce *Steamers* pojemn. *capacity*	Żaglowce *Sailing vessels* ilość *number*	Żaglowce *Sailing vessels* pojemn. *capacity*	Holowniki *Tugs* ilość *number*	Holowniki *Tugs* pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	223	149 572	5	532	2	1 032
Z balaslem lub próżne *With balast and emply*	305	206 153	1	127	9	4 379
Awarja i po bunker	13	9 904	—	—	—	—
Razem. *Total*:	541	365 989	6	659	11	5 411

Razem: 558 okręt. vessels = 372 059 Ntrgt.
Lipiec-July 1929: 496 okręt. vessels = 348 501 Ntrgt.

WYSZŁY W SIERPNIU
LEFT IN AUGUST

	Parowce *Steamers* ilość *number*	Parowce *Steamers* pojemn. *capacity*	Żaglowce *Sailing vessels* ilość *number*	Żaglowce *Sailing vessels* pojemn. *capacity*	Holowniki *Tugs* ilość *number*	Holowniki *Tugs* pojemn. *capacity*
Z ładunkiem *Cargo*	474	310 748	4	460	14	6 659
Z balastem lub prózne *With balast and emply*	56	44 378	—	—	1	235
Awarja i po bunker	12	9 705	—	—	—	—
Razem: *Total*:	542	364 831	4	460	15	6 894

Razem: 561 okręt. vessels = 372 185 Ntrgt
Lipiec-July 1929: 521 okręt. vessels = 371 149 Ntrgt

ZESTAWIENIE WEDŁUG FLAG W SIERPNIU
SPECIFICATION ACCORDING TO THE FLAG FLIED IN AUGUST

NARODOWOŚĆ *NATIONALITY*	1926 okrętów *steamers*	1926 pojemność *total capacity*	1927 okrętów *steamers*	1927 pojemność *total capacity*	1928 okrętów *steamers*	1928 pojemność *total capacity*	1929 okrętów *steamers*	1929 pojemność *total capacity*
Amerykańska — *American*	—	—	1	3 095	1	4 171	1	3 094
Belgijska — *Belgian*	1	0	4	2 360	—	—	1	3 072
Chilijska — Chilian	—	—	—	—	3	499	—	—
Gdańska — *Danzig*	93	13 643	170	20 693	10	3 183	14	5 552
Duńska — *Danish*	112	76 328	88	61 639	75	52 469	100	65 814
Niemiecka — *German*	194	74 286	157	67 664	171	83 697	173	101 160
Angielska — *English*	25	29 947	36	35 358	27	38 325	19	23 280
Estońska — *Esthonian*	6	2 071	3	793	5	3 395	5	2 329
Finlandzka — *Finnish*	8	2 749	10	10 049	8	9 363	10	8 268
Francuska — *French*	10	11 021	8	10 688	11	12 169	6	5 233
Grecka — *Greek*	1	1 981	3	6 337	3	6 676	8	14 119
Holenderska — *Dutch*	6	1 515	7	3 641	11	3 995	12	8 394
Włoska — *Italian*	1	2 436	1	2 713	2	4 805	1	1 563
Jugosłowiańska — *Jugoslavian*	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotewska — *Lotvian*	9	6 507	9	6 239	23	21 614	37	19 417
Litewska — *Lithuanian*	2	874	—	—	4	784	1	437
Norweska — *Norvegian*	31	25 790	35	19 735	20	14 123	23	19 586
Austrjacka — *Austrian*	—	—	2	48	—	—	1	136
Panama	—	—	—	—	1	2 311	—	—
Polska — *Polish*	7	4 831	48	14 439	19	14 591	18	26 373
Portugalska — *Portuguese*	—	—	1	1 996	—	—	—	—
Hiszpańska —	—	—	1	1 896	1	2 369	—	—
Szwedzka — *Swedish*	143	74 294	123	67 648	104	49 043	125	63 524
Czechosłowacka — *Czechosloviakan*	—	—	—	—	2	499	2	577
Turcja — *Turkish*	—	—	—	—	1	3	—	—
Węgry —	—	—	—	—	—	—	1	129
	649	328 273	707	337 031	502	329 084	558	372 059

RUCH OKRĘTOWY W SIERPNIU W GDAŃSKU
MOVEMENT OF VESSELS OF THE PORT OF DANZIG IN AUGUST:

WPŁYNĘŁY — ENTERED

W roku *During the year*	Z ładunkiem *Cargo*						Z balastem lub puste *With balast and emply*						Awarja, w przejeździe, lub po bunker						Ogółem *Total*	
	parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*		parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*		parowców *steamers*		Żaglowców *sailing vessels*		holowników *tugs*		okrętów *vessels*	pojemność *capacity*
	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*	ilość *number*	pojemność *capacity*		
1926	220	102 006	4	185	4	2 110	360	192 040	8	806	24	13 268	28	17 785	1	72	—	—	649	328 273
1927	401	167 610	4	232	5	3 227	270	151 118	—	—	12	6 841	15	8 003	—	—	—	—	707	337 031
1928	218	130 421	2	239	3	734	244	174 153	1	154	19	9 118	15	14 265	—	—	—	—	502	329 084
1929	223	149 572	5	532	2	1 032	305	206 513	1	127	9	4 379	13	9 904	—	—	—	—	558	372 059
WYPŁYNĘŁY — LEFT																				
1926	508	276 538	8	627	25	14 420	62	23 243	3	54	1	83	28	19 149	—	—	—	—	635	334 114
1927	593	286 535	4	319	13	7 950	79	41 896	-	—		—	10	5 523	—	—	—	—	699	342 223
1928	423	293 732	4	705	15	8 239	47	34 359	2	373	3	643	16	14 329	—	—	—	—	510	352 380
1929	474	310 748	4	460	14	6 659	56	44 378	—	—	1	235	12	9 705	—	—	—	—	561	372 185

Frachty — The freights

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO Z GDAŃSKA I DO GDYNI

15. IX. —

THE FREIGHITS FROM — GDYNIA OR DANZIG

	DBB p/Std.	Sleeper & Crossing p/Load	Podkłady sosnowe Fir-Sleepers p/Load	Podkłady dębowe Oak-Sleepers p/Load	Okrągły dąb Round Oak pr. m³	Słupy telegraficzne Telegraph Poles	Okrąglaki sosnowe za m³ Fir Roundwood	Sążeń Props p/216 Cbd) Fathom	Klepki dębowe za tonę Oakstaves p/ton	Planki dębowe Oak Plancons p/Load
London	42/—	13/6	—	15/6	15/6	14/—	—	42/—	17/—	22/—
Hull	42/6	13/6	—	15/6	15/—	14/ -	—	42/—	17/—	22/—
Westhartlepool	42/—	13/—	—	15/6	15/—	14/—	—	42/—	17/—	21/—
Grimsby . . .	43/—	13/6	—	16/—	15/	14/	—	42/—	17/—	22/—
Goole . . .	—	13/—	—	16/—	15/—	14/—	—	42/—	17/—	21/—
Tyne	44/—	14/—	—	17/—	16/—	14/—	—	43/—	18/—	23/—
Boston	45/—	14/—	—	17/—	15/—	14/—	—	43/—	18/—	22/—
Boness	41/—	13/—	—	15/—	14/9	14/—	—	41/—	16/—	20/—
Grangemouth .	40/—	12/6	—	14/—	14/9	13/9	—	41/—	16/	20/—
Cardiff	54/—	15/—	—	17/—	17/6	16/6	—	55/—	19/—	25/—
Swansea . . .	56/—	15/6	—	17/—	18/—	—	—	56/—	20/—	25/—
Liverpool . . .	53/—	15/—	—	17/—	17/6	16/6	—	55/—	20/—	25/6
Manchester . .	53/—	15/—	—	17/—	17/6	16/6	—	55/—	20/—	25/—
Garstcn . . .	65/—	16/—	—	18/—	—	18/—	—	60/—	21/—	27/—
Preston	60/—	16/—	—	18/—	18/6	17/6	—	58/—	19/—	26/—
Belfast	60/—	16/—	—	18/—	—	18/—	—	—	25/—	27/6
Dublin	60	16/—	—	18/—	20/—	18/—	—	—	25/—	27/6
Amsterdam . .	Hfl. 23/—	—	11/6	13/6	Hfl. 7½	Hfl. 7/—	Hfl. 7½	Hfl. 22/—	Hfl. 9/—	Hfl. 10/—
Rotterdam . .	Hfl. 22/—	—	11/6	13/6	Hfl. 7½	Hfl. 7/—	Hfl. 7½	Hfl. 22/—	9/—	Hfl. 10/—
Antwerpja . .	40/—	—	11/6	13/6	13/—	12/—	13/6	40/—	15/—	17/6
Gent	40/—	—	11/6	13/6	15/—	12/—	14/—	40/—	15/—	17/6
Dünkirchen — Dunkirk . .	40/	—	—	—	14/—	12/6	—	41/—	16/—	18/—
Rouen	42/—	—	—	—	15/—	13/6	—	42/—	17/—	19/—
Hamburg . . .	37/6	—	11/—	12/	15/—	12/6	13/—	—	15/—	20/—
Stockholm . .	—	—	—	Kr. 9½	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga . .	Kr. 32/—	—	—	—	—	—	—	—	Kr. 10/—	—
Buenos Aires .	85/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nieokantowane sosnowe D. B. B. dopłacają 3% do zwykłych opłat. Okantowana dębina dopłaca dodatkowo 10% a nieokantowana 5% do oznaczonych wysokości stawek.

For Unedged fir DBB an additional freight of 30% on the usual rate for DBB has to be paid For odged oak DBB an additional freight of 10% and for onedged oak DBB an additional freight of 50% on the usual rates for fir DBB must be calculated.

15. IX

1. WĘGIEL — COALS.

Z Gdańska i Gdyni w kierunkach:
Destination from Danzig or Gdynia (Balticum and Finland):

Memel	6/3	do - to	6/9	zależnie od wielkości
Libawa — Libau	6/6	„	7/1	
Ryga	6/6	„	7/3	
Helsingfors	6/3	„	7/3	
Hango	6/3	„	7/3	
Abo	6/3	„	7/3	
Kotka	6/3	„	7/3	

SZWECJA — SWEDEN

Stockholm	6/6	do - to	7/6	zależnie od wielkości
Kalmar	6/6	„	7/6	
Norrköping	6/6	„	7/6	
Karlskrona	6/6	„	7/6	
Malmö	6/6	„	7/6	
Helsingborg	6/6	„	7/6	
Halmstad	6/6	„	7/6	
Gotheburg — Gothenberg	6/6	„	7/6	

NORWEGJA — NORWAY

Oslo	7/9	bis	10/—	zależnie od wielkości
Trondhjem	9/—	„	10/6	

DANJA — DENMARK

Kopenhaga	6/6	do - to	7/3	zależnie od wielkości
Odense	6/9	„	7/3	
Helsingör	7/—	„	7/6	
Nyköbing F.	7/—	„	7/6	
Aalborg	6/9	„	7/6	
Limfjord Häfen	8/9	„	9/3	
Randers	6/9	„	7/6	
Aarhus	6/9	„	7/6	
Horsens	6/9	„	7/6	
Fredericia	6/9	„	7/6	
Frederikshaven	7/—	„	7/9	

BELGJA — BELGIUM

Gent	7/3	do - to	8/3

FRANCJA — FRANCE

Rouen	8/3	do - to	9/—	zależnie od wielkości
St. Nazaires	10/—	„	10/3	
Bordeaux	10/3	„	10/6	
Marseilles	13/—	„	14/—	

WŁOCHY — ITALY

Genua Range, Neapol	12/3	do - to	12/6
Ancona, Venedig, Triest	14/3	„	14/6

2. CEMENT — CEMENT.

Stockholm, Gothenburg, Range	9/—	do - to	9/6	zależnie od wielkości
Oslo	Kr. 12.—			
Bergen	Kr. 14.—			
Trondhjem	Kr. 15.—			
Memel	6/—	do - to	7/—	
Libawa — Libau	6/3	„	7/—	
Ryga	7/—	„	7/6	
Helsingsfors	7/6	„	8/—	
Abo	7/6	„	8/—	
Kotka	7/6	„	8/—	
Rio de Janeiro	18/—	„	19/—	
Buenos Aires	18/—	„	19/—	

3. CUKIER — SUGAR.

Liwerpul — Liverpool	14/6	do - to	15/—
Londyn — London	11/—	„	12/—
Antwerpja — Antwerpen	10/6	„	11/—
Amsterdam	Hfl. 6.—		
Rotterdam	Hfl. 6.—		
Bergen	Kr. 17.—		
Oslo	Kr. 16.—		
Malmö	Kr. 7½	do - to	Kr. 8.—
Stockholm	Kr. 7½	„	Kr. 8.—
Libawa	7/6	do - to	8/—
Ryga	8/—	„	8/6
Helsingsfors	8/—	„	8/6
Kotka	8/—	„	8/6
Wasa	9/—	„	9/6
Marsylja — Marseilles	15/—	„	16/—
Rouen	12/—	„	12/6
Genua	15/—	„	16/—

4. ZBOŻE — GRAIN (HEAVY GRAIN).

Denmark's harbours not northern of Aarthus	8/3	do - to	8/9
Denmark's harbours not northern of Aalborg	8/6	„	9/—
Gothenburg—Stockholm Range	9/—	„	9/6
Helsingsfors	8/—	„	8/3
Abo	8/—	„	8/3
Antwerpja — Antwerpen	10/—	„	10/6
Rotterdam	10/—	„	10/6
Londyn — London	12/—	„	12/6
Westküste U. K.	15/—	„	15/6

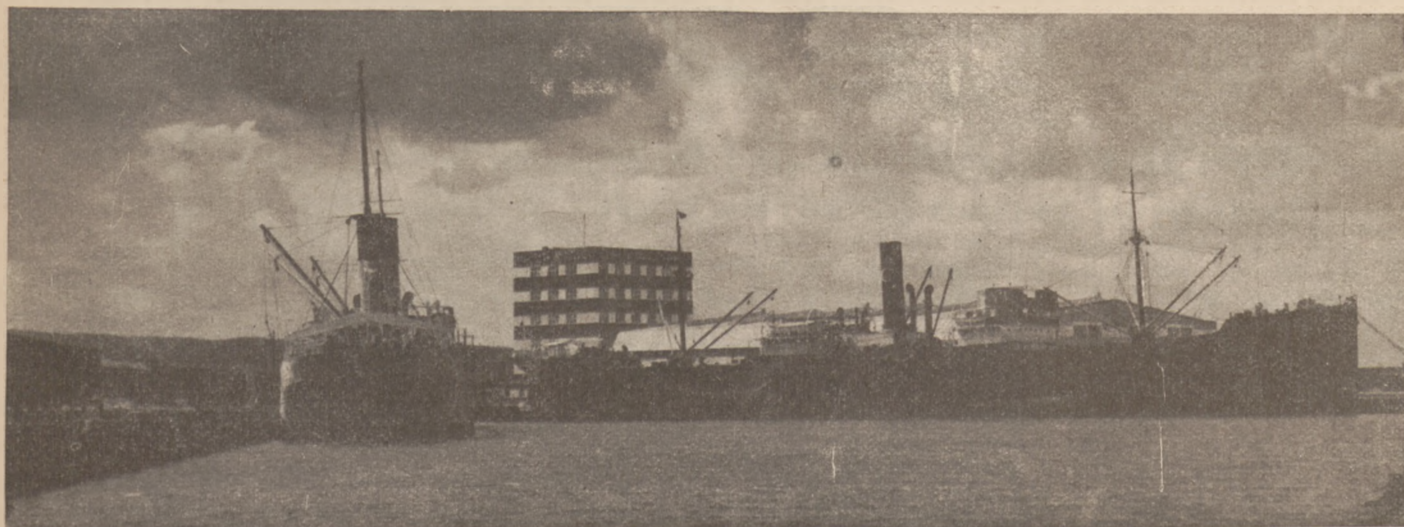
RICE HUSKING PLANT / GDYNIA

Łuszczarnia ryżu — Gdynia

ONE of the facts demonstrating, that free access to the sea is of fundamental necessity to Poland, has been made evident by the attitude of the community. No sooner had the Government made its decision to develop the port of Gdynia, than private initiative began operations and the investment of private capital in the city grew with the same rapidity as the preparations of the State.

The price of rice on the home market has decreased since the Gdynia Rice Husking Plant has been in operarion, by over 40 per cent, i. e., in 1927, 1 kilogramme of »Burma II« cost zł 1.04, while at present the Plant furnishes rice at zł 0.68 per kg.

Gdynia has not only become the base for rice exports, it is also the natural centre of rice imports



Łuszczarnia ryżu

The development of industrial enterprise in Gdynia was started by the Rice Husking Plant, opened personally by the Minister of Industry and Commerce on May 1st 1928. Late in the autumn of 1927, building operations were begun, and already in the spring of 1928 a transatlantic liner, direct from British India, docked with a large cargo of unhusked rice.

During the past few months of the activity of the concern, over 50.000 tons of rice were landed in Gdynia by 8 steamers, of wchich the »Shakespeare« was the largest, being of about 9 000 tons net reg. During the same period 30.000 tons of husked rice was polished, of which the greater part was supplied to the home market, the remainder being exported to the Baltic countries.

For the first time the cheap water route from the Baltic sea via the Vistule river was utilised to transport the rice from Gdynia to Polish cities.

into Poland. For example, the distance from Gdynia to Kraków is 684 km., while the distance from Triest to the same city is 1.065 km. The difference is still larger in the case of the other large Polish cities. The Rice Husking Plant is equipped, in view of its recent construction, with the most up-to date machinery, and is one of the largest of such etablishements in Europe.

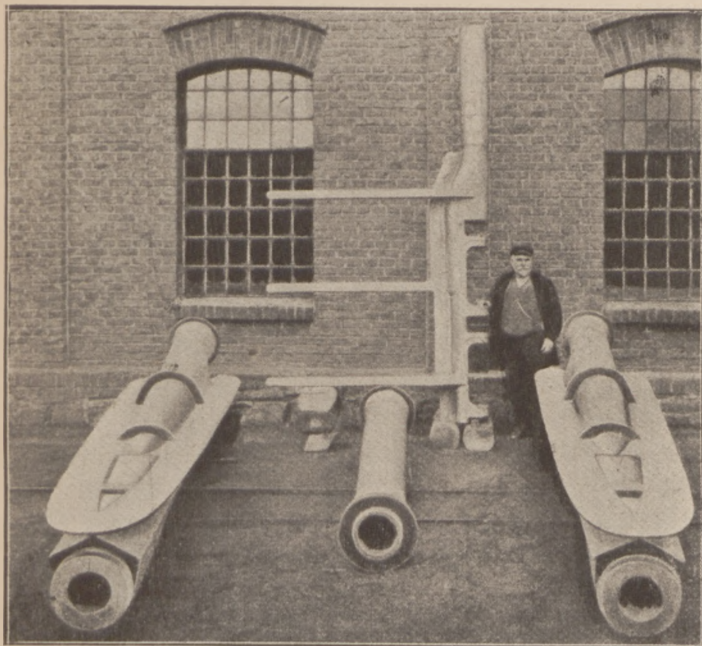
The arrangement of the buildings is as follows: the main 6-story ferro-concrete building — the architecture of which is very interesting — is connected with a handling hall and an enormous store house for raw rice with a floor surface of 8.400 sq. m. Adjoining are the two story administration offices, workmen's dwellings, regait shops a. s. o.

The etablishment is now to be developed by the construction of a starch and other rice products factory, which will utilise the waste.



Dla koksowni:

Łożyska, pochwy, drążki, cylindry, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, koła do suwnic, drągi zębate, krążki transportowe, krążki i koła linowe, krążki i koła łańcuchowe, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, płyty do okładania ramp, drzwiczki do pieców koksowych, rury podnoszące, tamówki, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory (wentyle) zwrotne, smoki ssące, rury fasonowe, zasuwy gazowe itd.



Dla wielkich pieców:

Formy powietrzne, formy ochronne do powietrza, formy szlakowe, skrzynie do oziębiania szlaki, rynny spustowe, zasuwy do gorącego powietrza, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, zawory gazowe, zasuwy, gazowe, rury fasonowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, krążki linowe, krążki łańcuchowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła pasowe itd.

Dla stalowni:

Płyty armaturowe do pieców, podstawki do kokil, płyty posadzkowe, łożyska, pochwy, nakrętki, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, trzony, wały, sprzęgła, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, krążki i koła linowe, koła łańcuchowe, ruszta, zawory, zasuwy, kurki, rury fasonowe itd.

Dla walcowni:

Łożyska do walców i maszyn, pochwy, mutry do przeciskania walców kosze do wytrawiania, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, koła zębate, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła ślimakowe, ślimaki, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, mufy walcowe, wały transportowe, armatury do pieców, ruszta, sprzęgła, rury fasonowe, rynny spustowe, zawory (wentyle) gazowe, zasuwy gazowe, zawory, zasuwy, kurki, tamówki, dławnice kompenzacyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne) itd.

Dla wytwórni maszyn:

Osie, łożyska osiowe, łożyska maszynowe, pochwy, trzony, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła zębate, korpusy do pomp, suwaki sterowe, suwaki obrotowe, trzony suwakowe, cylindry parowe, koła pasowe, sprzęgła, krzyżulce, stojaki łożyskowe, wały, zasuwy, zawory, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, zawory hydrauliczne, zawory trójdrożne, zawory bezpieczeństwa, zawory zasilające, tamówki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory zwrotne, hydranty nadziemne i podziemne, zawory i zasuwy i gazowe, rury fasonowe itd.

Dla wytwórni kotłów:

Ruszta, rury fasonowe, rury, zawory (wentyle), zasuwy, kurki zawory redukcyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice (kompenzacyjne), klapy i zawory zwrotne itd.

Dla wytwórni samochodów:

Łożyska, pochwy, tłoki, pierścienie tłokowe, materjał w sztabach z kutego i ciągnionego bronzu specjalnego o wytrzymałości od 40—80 kg na 1 mm kwadratowy itd.

Da wytwórni statków parowych i okrętów:

Łożyska maszynowe, śruby okrętowe, śmigła, piasty, skrzydła do śmigieł, przedłożenia do kondenzatorów, koła ślimakowe, ślimaki, wodziki kulisowe, zawory (wentyle) denne, kołnierze do rur, przednice, tylnice, rury ochronne do wałów, powłoki do wałów, kozły do wałów, cylindry i korpusy do pomp, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, rury fasonowe, koła skrzydłowe itd.

Dla koleji i tramwajów:

Łożyska osiowe do lokomotyw, tendrów i wagonów, łożyska do drągów i czopów korbowych, pochwy, trzony, suwaki parowe, płyty suwakowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, ruszta, kloce hamulcowe, krążki do odbioru prądu elektrycznego itd.

Dla wytwórni samolotów:

Łożyska, pochwy tłoki, pierścienie tłokowe, materjał w prętach z kutego i ciągnionego bronzu specjalnego od 40—80 kg wytrzymałości na 1 mm kwadratowy itd.

Dla zakładów wodociągowych:

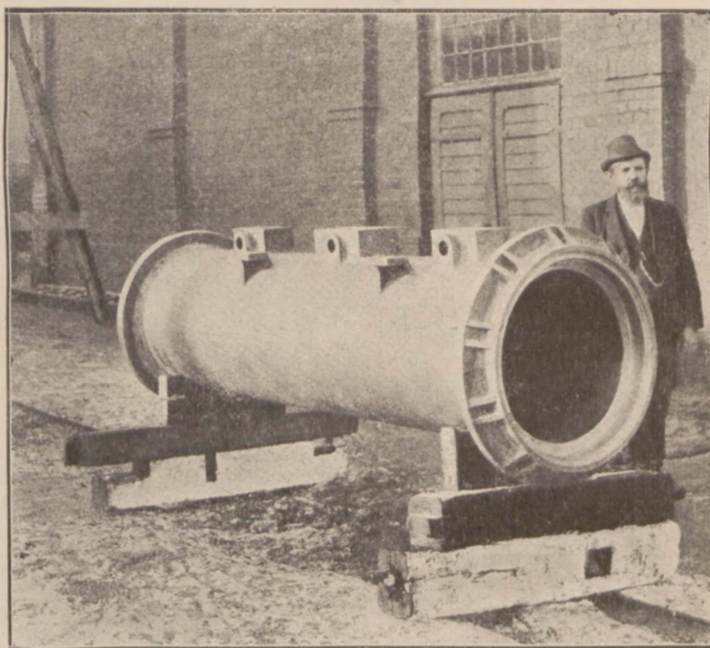
Zasuwy wodne, hydranty pod- i nadziemne, pokrycia włazowe, skrzynki uliczne, włazy, rury fasonowe itd.

Dla zakładów elektrycznych:

Łożyska, pochwy, pręty, koła zębate i śimakowe, ślimaki, ruszta, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, suwaki, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławice kompenzacyjne, klapy i zawory zwrotne, rury fasonowe itd.

Dla przędzalń:

Pochwy wrzecionowe, panwie do selfaktorów i grempli, łożyska i pierścienie do cylindrów, motaczki do nici, łożyska maszynowe, osie, wały, tłoki, pierścienie tłokowe, koła pasowe, koła zębate i ślimakowe, koła wirowe i kierownicze do pomp centryfugalnych, tłoki wodne, zawory (wentyle), zasuwy kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze itd.



Dla fabryk celulozy i papieru:

Noże do holendrów i nożowisk (Grundwerkmesser), kompletne nożowiska, skrobaki, walce do mokrego przyciskania, walce do ogrzewania, walce kierownicze, powłoki do walców, zawory natryskowe do holendrów, armatury dla kotłów do gotowania, zawory (wentyle), zasuwy, kruki, dławnice kompenzacyjne, rury fasonowe, sztućce, koła skrzydłowe, łożyska, pochwy, dławnice, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, wrzeciona, nakrętki, śruby, tłoki, pierścienie i trzony tłokowe, wały, sprzęgła,

Dla fabryk chemicznych:

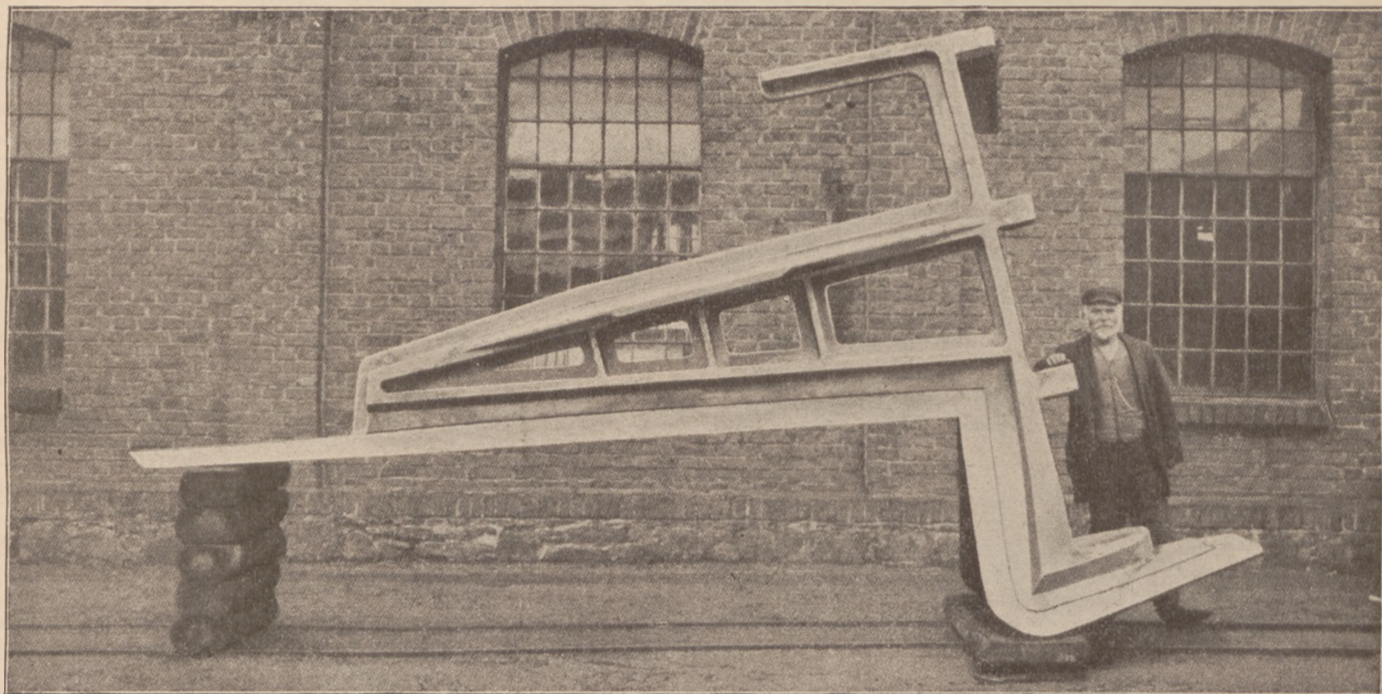
Łożyska, pochwy, pręty, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, kapy i zawory zwrotne, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, wały, wrzeciona, śruby, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, sprzęgła, ruszta itd.

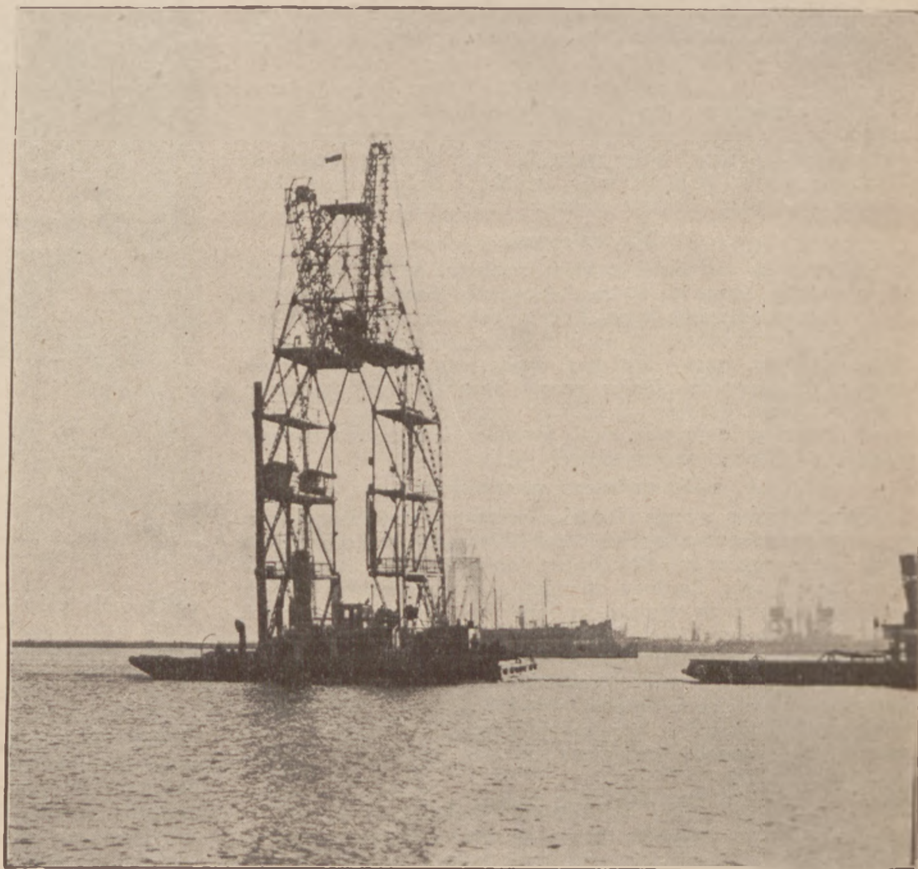
Dla fabryk materjałów wybuchowych:

Łożyska, pochwy, pręty, cylindry, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła pasowe, krążki, płyty podiglicowe, koła bieżące, osie, wały, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, dławnice kompenzacyjne, klapy zawory zwrotne, smoki ssące, rury fasonowe, mieszalniki, gniotniki itd.

Dla przymysłu naftowego:

Łożyska, pochwy, pręty, cylindry, nurniki, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła pasowe, krążki, osie, wały, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory zwrotne, smoki ssące, rury fasonowe itd.





The Port of Gdynia. Swimming crane.

DZIAŁALNOŚĆ RADY PORTU W GDAŃSKU WYMAGA REWIZJI

Importerzy i eksporterzy nasi, producenci polscy wywożonych do krajów zamorskich towarów w imię ożywienia handlu zagranicznego Polski, w imię poprawienia jej bilansu handlowego domagają się obniżenia opłat kolejowych na te, na inne, na wszystkie niemal towary dostarczane do portów polskich.

Więcej! Sama Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku dość kategorycznie żąda dla wzmożenia ruchu portowego obniżenia opłat przewozowych na państwowych kolejach polskich.

I sfery rządowe w zrozumieniu interesu Państwa Polskiego obniżają te opłaty do maksimum, byleby tylko wzrastał wywóz polski, tranzyt przez Polskę, byleby rósł obrót towarowy portu gdańskiego.

I obrót ten rośnie, jak ziele czarodziejskie: w r. 1922 — 2,453 tys. ton, w r. 1925 — 2,722 tys. ton, w r. 1927 — 7,897 tys. ton, w r. 1928 — 8, 485 tys. ton.

Zdawałoby się, przy takim obrocie port gdański da obrzymie zyski, poczyni daleko idące inwestycje, nie będzie się domagał od Polski kredytów.

Zdawałoby się, przy takim obrocie port gdański obniży opłaty portowe, stanie się portem konkurencyjnym pod względem opłat na Bałtyku, sam stanie się pionierem rozwoju handlu zagranicznego Polski.

Tymczasem cyfry przeczą temu.

Port Gdański, wbrew gospodarczości Polski, wbrew interesom kupiectwa gdańskiego, wbrew własnym desideratom, domagającym się jak najtańszych opłat komunikacyjnych, ma najwyższe opłaty portowe w porównaniu z konkurencyjnemi niemieckiemi portami na Bałtyku (Hamburg, Szczecin i Królewiec).

— Kto?

— Port Gdański, w którego Radzie zasiada delegacja niemiecka, stojąca na straży handlu gdańskiego i delegacja polska, stojąca na straży intersów polskiego handlu zagranicznego, nie obciążania nadmiernemi kosztami przewozu towarów.

Tablica porównawcza opłat portowych.

w złotych polskich od t. R. N.

	Gdynia		Królewiec		Szczecin		Gdańsk	
	zł	%	zł	%	zł	%	zł	%
Opłaty tonażowe za wejście i wyjście od m^3 netto pojemności	0,08	100	0,27	338	0,085	106	0,48	600
(Statek ponad 200 m^3 netto pojemności przy pełnym ładunku)								
Opłata od ładunku za każdą tonę (za korzystanie z nadbrzeży)					węgiel 0,63	315		
Węgiel i ruda	0,20	100	0,54	270	ruda 0,42	210	0,35	175
Drzewo	0,40	100	0,76	190	0,42	105	0,83	207
Zboże	0,40	100	0,76	190	0,42	105	0,83	207
Cukier	0,75	100	0,76	106	0,63	84	1,22	165
Drobnica	0,75	100	1,32	179	0,63	84	1,22	165

Iżby twierdzenie nasze nie było gołosłowne, podajemy tablicę porównawczą opłat portowych.

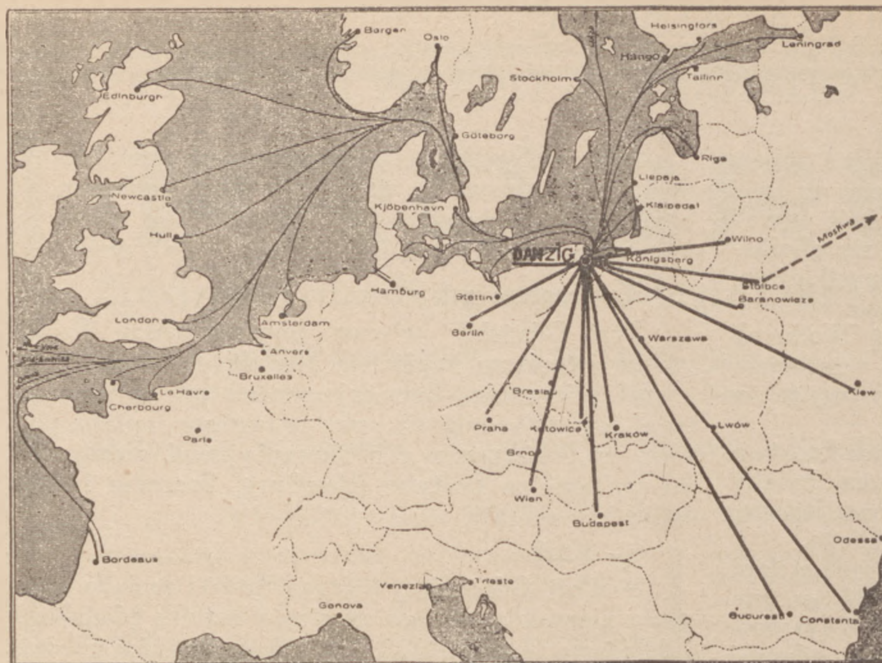
Jeżeli Państwo Polskie obniża tak znacznie taryfy kolejowe, byleby tylko pozyskać tranzyt, wzmóc eksport własny, polepszyć bilans handlowy i płatniczy, koniecznością jest podporządkowanie tym samym zasadom i działalność władz kierowniczych portu gdańskiego.

Przy stosowaniu konkurencyjnych opłat kolejowych winny być również stosowane konkurencyjne opłaty portowe.

Wiemy wszyscy, że port gdański należy do obszaru celnego Państwa Polskiego, stanowi częściowo własność polską, związany jest i zależny od bytu gospodarczego Polski, że Zarząd Portu składa się w połowie z przedstawicieli Państwa Polskiego.

Wiemy, że największą propagandą dla portu gdańskiego byłoby wykazywanie w odnośnych publikacjach, że opłaty przez ten port pobierane są niższe od opłat w konkurencyjnych portach innych państw. Inaczej się na to zapatruje Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Hasłem „Żeglugi" jest popieranie rozwoju morskiego handlu zagranicznego Polski. Normowania handlu tego na korzyść Polski domagamy się od właściwych czynników rządowych i ustawodawczych



Schiffs- und Landverbindungen mit dem Danziger Hafen

Polski i za swoje własne pieniądze... ale Rada Portu Gdańskiego i to za polskie pieniądze...

To też konsekwencja tej niekonsekwencji kierownictwa portowego w Gdańsku są nieprzynoszące nam zaszczytu artykuły w prasie zagranicznej.

W marcu naprzykład głośnym był protest kapitanów statków szwedzkich, których Zarząd Portu zmusił do nadzwyczajnych opłat za holowanie okrętów w rejonie portu.

Fakty te stwarzają konieczność, by opłaty portowe, wyższe od opłat w konkurencyjnych portach niemieckich, propaganda, wysokie koszty administracyjne i cała działalność Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku zostały poddane gruntownej rewizji.

(Dalszy ciąg nastąpi.)

Z woli tej Rady sporadycznie kolportowane, rozrzucane są na targowiskach, wystawach zagranicznych broszury, prospekty, ujawniające *nieobecność portu gdyńskiego.*

Na mapach, jak to stwierdzają załączone tu reprodukcje, Rada Portu ogłasza porty niemieckie i wszystkie inne porty, *Gdynia nie istnieje*, jedynego obok Gdańska portu polskiego, tak usilnie popularyzowanego przez całe społeczeństwo polskie i przez rząd polski niema.

Czesi otrzymujący na targach czechosłowackich w języku czeskim broszurki propagandowe portu gdańskiego i znający Gdynię z czynionych do niej wycieczek, zapytują ze zdumieniem: „Gde pak Gdynia smizela?".

Gdyby propagandę nieistnienia Gdyni prowadził ktoś poza granicami



Hospodárské Zázemi Gdańska

ORGANIZACJA DOMÓW SKŁADOWYCH W DUŻYCH PORTACH NAD MORZEM PÓŁNOCNEM

Większe porty odznaczają się tem, iż posiadają urządzenia dla przyjęcia towarów (detalicznych lub hurtowych) na skład, o których przeznaczeniu jeszcze nie zadecydowano. Tak jak różną jest organizacja poszczególnych portów, co pozostaje w związku z przystosowaniem się do warunków lokalnych, tak i sposób prowadzenia domów składowych jest bardzo różnorodny. Ze względu na znaczenie, jakie te kwestje mają dla ładujących, charakteryzujemy organizację domów składowych w pięciu następujących wielkich, wzajemnie konkurujących, portach: Hamburgu, Bremie, Roterdamie, Amsterdamie i Antwerpji.

W ruchu portowym Hamburga i Bremy należy rozróżnić przechowywanie towarów o charakterze prowizorycznym w pomieszczeniach do sortowania, zwanych „Schuppen" (ma to miejsce wtedy, gdy przechowywanie jest ogniwem pośredniczącem w przeniesieniu towaru z jednego środka komunikacyjnego na drugi) oraz przechowywanie na okres dłuższy towarów dalej jeszcze nie odsprzedanych w budynkach zwanych „śpichrze". Przechowywanie w śpichrzach trwa niekiedy lat kilka. Istotnym więc dla obu portów niemieckich jest rozdział lokalny towarów przeznaczonych do bezpośredniej dalszej wysyłki i towarów przeznaczonych do dłuższego pozostania w danym porcie, co uwidacznia się również w urządzeniach portowych. W portach zagranicznych istnieją dla towarów te same wymogi, jednak tu możemy zaobserwować na ogół istnienie tylko jednego rodzaju budynku, zwanego domem składowym lub szopą —

śpichrzem naskutek czego tutaj kwestja sortowania i składu wzajemnie zazębiają się. Wspólnem dla tych portów jest to, iż zarządzający domem składowym zajmuje się nietylko przechowywaniem, ale według potrzeby i sortowaniem, przepakowywaniem i innemi kwestjami. W pewnych wypadkach biorą zarządzający na siebie dalszy transport towarów.

Domy składowe „wolnego portu Hamburgskiego" znajdują się przeważnie w rękach „Towarzystwa domów składowych Wolnego Portu", które założone zostało w roku 1885 z kapitału prywatnego. W. miasto Hamburg jest udziałowcem w zysku towarzystwa i ma obecnie 65% akcji towarzystwa w swoim posiadaniu. Urządzenia towarzystwa są ujęte w dwa kompleksy śpichrzów, z których jeden jest położony po lewej stronie Łaby, a drugi po prawej. Śpichrze znajdujące się po prawej stronie Łaby składają się z piwnicy, parteru oraz pięciu lub sześciu piętr. Tutaj umieszcza się wartościowe towary. Tańsze towary hurtowe gromadzi się w domach składowych położonych po lewej stronie Łaby, niższych i prościej urządzonych. Wszystkie śpichrze mają z przedniej strony połączenie wodne dla łodzi rzecznych i szkut portowych, ze strony lądowej zaś dostępne są dla kolei żelaznej oraz wozów. „Towarzystwo domów składowych Wolnego Portu" zajmuje się również według taryfy unormowanej przez państwo, obróbką i transportem towarów z doków i do doków, z okrętów oraz innych domów składowych. Część pomieszczeń składowych pozostawiona jest do wyłącznego używania poszczególnym interesentom za opłatą roczną. Tylko „Towarzystwo domów składowych Wolnego Portu" uprawnione jest do wystawiania warrantów. Pozostałe domy składowe w Hamburgu wystawiają tylko kwity składowe, brzmiące na nazwisko właścicieli i nie przenośne. Prywatne domy składowe dają do dyspozycji pomieszczenia w wolnym porcie oraz w mieście. W przeciwieństwie do firm, które na skład przyjmują wszelkie towary, niektóre firmy wyspecjalizowały się w przechowywaniu niektórych tylko towarów a więc: tytoniu, ryżu, bawełny, olejów mineralnych, węgla, drzewa, mrożonego mięsa, następnie artykułów żywnościowych łatwo podlegających zepsuciu i ostatecznie zboża.

W Bremie jest organizacja ruchu portowego o tyle inną, iż obrót towarów i umieszczenie na skład znajduje się w jednym ręku, a mianowicie zajmuje się tem, „Towarzystwo domów składowych" w Bremie, co nie przeszkadza podziałowi towarów na te, które podlegają bezpośredniej wysyłce oraz te, które przeznaczone są na skład. Wszystkie śpichrze na terenie „Wolnego Portu" będące do dyspozycji towarzystwa są wielopiętrowe (częściowo wysokość dochodzi do 7-miu piętr) i położone są za składami portowemi, z któremi połączone są przez elewatory. Połączenie kolejowe istnieje również. Znane szerokim kołom są „Bremskie składy dla bawełny". Poza tem posiada towarzystwo śpichrze przy porcie: „Hohentor" oraz w porcie III. Przy porcie III znajdują się specjalne urządzenia dla przeładunku zboża, zbudowane w 1916 roku. Urządzenia przedstawiają się w ten sposób, iż możliwym jest zarówno bezpośredni przeładunek zboża jak również przechowywanie większej ilości zboża w danem miejscu. Towarzystwo zajmuje się temi samemi sprawami, co towarzystwo omówione w Hamburgu. Również w Bremie daje się zainteresowanym pomieszczenie składowe do użytku na dłuższy czas za odpowiednią opłatą. Poza składami wspomnianego towarzystwa dostarczają możliwości składowych, przeważnie nawet z połączeniem kolejowem, kupcy pojedyńczy oraz przedsiębiorstwa spedycyjne. Wspomnąć należy place składowe dla węgla i drzewa.

W portach zagranicznych kwestja składów w większej mierze, niż w Niemczech, pozostawiona jest inicjatywie prywatnej. Wskutek tego koszty składu normowane są przez wolną konkurencję. Ponieważ niema tu, jak niejednokrotnie wspominaliśmy, lokalnego rozdziału różnego rodzaju ze względu na przeznaczenia towarów, śpichrze położone są w ten sposób, by możliwy był dostęp okrętów. Brak administracyjnej całości tłomaczy nam również to, iż śpichrze rozrzucone są na całem terytorjum portowem. Różnica między niemieckiemi portami a Roterdamem i Amsterdamem, oraz Antwerpją uwydatnia się również w tem, iż te ostatnie porty nie posiadają „wolnego terytorjum". Towary, które się później dalej wysyła, pozostają wskutek tego pod specjalnem zabezpieczeniem celnem. Do tego celu używa się domów składowych, zwanych „Entrepôts".

W Roterdamie jak również w Amsterdamie nazywają prywatne przedsiębiorstwa, trudniące się braniem na skład towarów jako „Veemen". Wspólnym tym śpichrzom jest jedynie to, iż są wielopiętrowe, sposób budowy i zaopatrzenia są różne, zależnie od specjalnych potrzeb danego przedsiębiorstwa. „Veemen" biorą poza czynnością składu również obróbkę towaru na siebie, wystawiają właścicielom kwity składowe. Niektóre firmy wyspecjalizowały się w przechowywaniu kawy, której obróbka wymaga długoletniego doświadczenia, oraz bawełny, w którym to wypadku wymagane są specjalne pomieszczenia ze względów ubezpieczeniowych. W dobrych warunkach odbywa się w Roterdamie składowanie tow. hurtowych, jak węgiel, kruszec oraz zboże. Nadmienić należy, iż niektóre śpichlerze, znajdujące się pod stałą kontrolą celną, należą do gminy oraz będąc w pewnym okręgu skupione, stanowią pewnego rodzaju „wolne terytorjum".

Amsterdam jest już od czasu istnienia Wschodnio i Zachodnio-Indyjskiego Towarzystwa miejscem, gdzie nagromadzono produkty obu holenderskich kolonji oraz rynkiem, z którego Europa czerpała swe zasoby kawy, herbaty, tytoniu i innych towarów kolonjalnych. W konsekwencji dostarcza Amsterdam rozległe możliwości składowania, ale również różnorodność produktów pociągnęła za sobą dużą specjalizację domów składowych. Artykułem którego obróbka wymaga dużego doświadczenia jest tytoń. Dla artykułów hurtowych tego rodzaju, jak argentyńskie mięso, jaja i inne, urządzono specjalne chłodnie. Pozatem wymienić należy specjalne urządzenia dla magazynowania zboża.

W Antwerpji mamy podobny stan rzeczy. Dla towarów, które idą tranzytem i podlegają cleniu, przeznaczone są większe państwowe Entrepôts oraz kilka prywatnych domów składowych, pozostających pod stałą ochroną celną. Inne domy składowe są kierowane bądź przez przedsiębiorstwa podobne do „Veemen" holenderskich, bądź przez charakterystyczne dla Antwerpji korporacje robotnicze. Również tu mamy specjalizację niektórych domów składowych zależnie od towarów.

Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń

w Toruniu

Dyrekcja w Toruniu, ul. Żeglarska 26
(Dom własny)

Reprezentacja w Tczewie, Rynek 7
(Dom własny)

Reprezentacja w Gdyni



Gmach Dyrekcji w Toruniu.

Przyjmuje:

Ubezpieczenia od ognia

budynków i ruchomości, przedsiębiorstw fabrycznych, przemysłowych i rolnych po najniższych taryfach i na dogodnych warunkach.

Ubezpieczenia od gradobicia

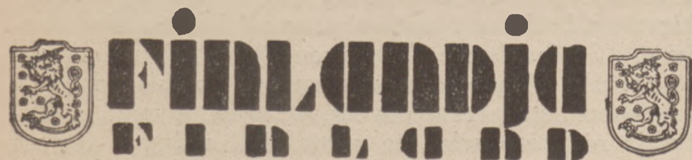
na najdogodniejszych warunkach

Komisarze i Agenci we wszystkich większych miejscowościach Pomorza pośredniczą w zawieraniu ubezpieczeń i udzielają wszelkich wyjaśnień

Adres telegraficzny: „POSTOWTORUŃ"

Nr. telef. 174 i 267 - Konto P. K. O. 201439





Subwencje państwowe dla „Finnisch-Amerika Linie".

W Anglji zwróciły dużą uwagę fińskie plany dania silnego impulsu żegludze oceanicznej przez państwowe subwencje. To dotyczy zwłaszcza będącego już w przygotowaniu poparcia dla już istniejącej fińskiej „Süd-Amerika Linie". W dłuższym artykule w Lloyd List czytamy: Fińscy przedsiębiorcy okrętowi odegrali decydującą rolę w rozwoju stosunków morskich swojego kraju do reszty Europy, jest więc rzeczą zrozumiałą, że zwracają obecnie swą uwagę na rozbudowę swej komunikacji transoceanicznej. Pierwszą próbą było stworzenie już przed wojną fińskiej „Amerika-Linie". Z różnych powodów zaprzestano później jazdy do Ameryki i towarzystwo zatrudniało swoje okręty w jeździe między Finlandją i Kontynentem oraz poł. Ameryką. Przedsiębiorstwo bezskutecznie starało się o przyjęcie w charakterze członka do konferencji europejskich towarzystw okrętowych, zainteresowanych w szlaku do Południowej Ameryki. Nieprzychylne stanowisko konferencji wywarło bardzo złe wrażenie w Finlandji, z tego stanu rzeczy korzysta się i prosi o państwową subwencję w wysokości 9 miljonów marek fińskich, której domaga się w trzech ratach po 3 milj. marek fińskich na lata 1928 do 1930. Aby zrozumieć stanowisko konferencji a jednocześnie zdać sobie dokładnie sprawę z kwestji subwencji państwowej, należy żwrócić uwagę na następujące momenty.

Dużą przeszkodą dla „Finska-Amerika Linie" jest starość okrętów tej linji oraz ich nieodpowiedność dla żeglugi linjowej. A nawet rozporządzając pierwszorzędnym materjałem, nie będzie mogła linja dobrze prosperować na szlaku Finlandja—Południowa Ameryka. To dotyczy również przyszłości. Linja taka może liczyć najwyżej na 20 000 ton papieru rocznego transportu, gdyż poza papierem nic właściwie z Finlandji do Brazylji i Argentyny się nie wysyła. Fińska linja była wobec tego zmuszona zapełniać ładunkiem swe okręty w innych krajach: np. z Polski szedł cement dla Południowej Ameryki. Frachty były tak nizkie, iż wszystkie inne linje z przewożenia tego towaru się wycofały.

Import Finlandji z Południowej Ameryki jest również bardzo nieznaczny. Argentyna, która przeważnie produkuje zboże, znajduje w Finlandji tylko skromny rynek. Fińska linja jest wobec tego zmuszona transportować zboże z Argentyny do portów kontynentu. Z Brazylii importuje Finlandja rocznie około 5 000 do 6 000 ton kawy. Ponieważ kawa jest ładunkiem wartościowym, wymagającym szybkiego transportu, nie może w tym wypadku fińska linja owocnie pracować, gdyż okręty jej nie idą bezpośrednio do Finlandji ale zatrzymują się w portach kontynentu, gdzie wpierw wyładowują. Transporty kawy byłyby więc zatrzymane, wyjąwszy wypadek, że kawę przeładowanoby dla bezpośredniej dalszej wysyłki.

O ile parlament przyzna żądane subwencje, to skutkiem tego będzie jeszcze dalsze zniżka.

Korzyść z tego będą mieli jedynie południowoamerykańscy eksporterzy z jednej strony oraz importerzy zboża kontynentu z drugiej strony.

HOLANDJA.

Wiadomości o holenderskiej żegludze.

W związku z ekspansją niderlando-indyjskich przedsiębiorstw okrętowych podwyższyła obecnie „Nederlandsche Scheepvaart Unie" swój kapitał o 10 mil. do 70 622 000 guldenów. „Nederlandsche Scheepvaart Unie" jest nadbudówką trzech najważniejszych holenderskich przedsiębiorstw okrętowych, zatrudnionych w żegludze niderlando-indyjskiej a mianowicie: 1. Stoomvaart Maatschappji „Nederland", 2) Rotterdamski Lloyd, 3) Koninklijke Paketvaart Maatschappij. N. S. U. ma następujący udział w tych trzech przedsiębiorstwach: 1) 26 874 000 guldenów akcji tow. Stoomvaart Maatschapij „Nederland" z całości kapitału 30 milj. guldenów, 2) 22 874 000 guldenów Roterdamskiego Lloydu z całości kapitału 25 milj. guldenów, 3) 21 874 000 gul-

denów akcji Koninklijke Paketvaart Maatschappij, z całości kapitału 30 milj. guldenów.

Z tych liczb wynika, że „Nederlandsche Scheepvaart Unie" ma w swem posiadaniu 84,26% wypuszczonego kapitału ogólnego tych trzech towarzystw. Unja została stworzona 1908 roku w celu ściślejszej współpracy pomiędzy temi trzema przedsiębiorstwami okrętowemi, które poza tem zachowały swą oddzielną organizację. Wtedy całość floty tych trzech przedsiębiorstw składała się z 90 parowców o 244 000 ton, podczas gdy 12 okrętów o 44 000 było w budowie. Z okazji emisji nowych 10 milj. guldenów akcji administracja S. U. zawiadamia, iż obecnie flota składa się z 222 okrętów o 874 011 tonach, podczas gdy 23 okręty o 187 720 tonach znajdują się w stanie budowy. Po zbudowaniu tych okrętów ogólny tonaż, jakim rozporządzają te trzy przedsiębiorstwa niderlando-indyjskie przekroczy liczbę miljona ton. To znaczy, iż ogólny tonaż wzrósł w przeciągu 20 lat o 300%. Nowa emisja służy do finansowania przejętych przez N. S. U. ostatnio 5 milj. guldenów akcji Stoomvaart Maatschappij „Nederland" oraz 5 miljonów guldenów akcji Rotterdamskiego Lloydu, a dochód przeznaczony jest na finansowanie rozbudowy floty obu przedsiębiorstw. W prospekcie emisyjnym zakomunikowano, że przedsiębiorstwo rozwija się dobrze, i że istnieje perspektywa, iż w roku bieżącym dywidenda nie będzie niższą niż w roku zeszłym, a mianowicie 12,6. Najniższa dywidenda N. S. U. od czasu wojny, wynosiła 7,2%. Przeciętna dywidenta w ostatnich ośmiu latach wynosiła 11,37%.

W ostatnich czasach zapowiedziano w holenderskiej żegludze i w przemyśle stoczniowym podwyższenia kapitałów. O podwyższeniu kapitału N. S. U. już tu komunikujemy. Dyrekcja „Java China Japan Lyn" ostatnio podwyższyła swój kapitał z 15 miljonów na 25 miljonów, „Rottedamsche Droogdok Mantsschappy" podwyższa swój kapitał statutowy 25 miljonów o 10 miljonów guldenów.

Pogłoski, iż ustanowiono fundusz specjalny, z którego pokrywanoby wydatki na walkę z niemieckiemi przedsiębiorstwami okrętowemi, zaprzeczono ze strony Holland Amerika Lyn. Ciekawe są dane liczbowe centralnego biura statystycznego w Hadze, o rozwoju przemysłu okrętowego. Z tego materjału liczbowego wynika, iż położenie tych przedsiębiorstw coprawda się polepszyło w ostatnich latach, ale polepszenie to należy zawdzięczyć polityce budowlanej o charakterze narodowem niderlando-indyjskich wielkich przedsiębiorstw okrętowych, które faworyzowały holenderskie przedsiębiorstwa budowy okrętów przy udzielaniu obstalunków. Że zdolność konkurencyjna holenderskiego przemysłu okrętowego w stosunku do miarodajnego zagranicznego przemysłu nie wzrosła, wynika z faktu, iż niektóre większe obstalunki różnych innych holenderskich stoczni szły zagranicę, gdyż holenderskie stocznie domagały się cen niejednokrotnie znacznie wyższych, niż oferty zagranicznej konkurencji. Stocznie holenderskie otrzymały coprawda kilka zagranicznych obstalunków, bilans ogólny był jednak dla przemysłu holenderskiego niekorzystny.



Rekordowy rok, dla szwedzkiego przemysłu okrętowego

stanowi rok 1928, w którym wybudowano ogółem 17 okrętów na stoczniach szwedzkich o tonażu 104 000 ton. Z tego tonażu jedna trzecia stanowiły obstalunki na obcy rachunek. Z tych 17 okrętów, 15 było okrętów motorowych, czyli 98,6% całego tonażu.

„Götaverken" zbudowała 5 dużych okrętów tankowych. Z tego 4 na rachunek zagraniczny, poza tem 2 pasażerskie i 2 towarowe okręty dla linji Jonsohn i Transatlantic. Stocznia „Eriksberg" wybudowała jeden motorowy okręt tankowy dla Norwegji i po jednym okręcie tankowym, frachtowym i pasażerskim dla Gotenburskich przedsiębiorstw okrętowych. „Kockums mek. Verkstad" zbudowała dla Tielleborgu dwa motorowe okręty, jeden okręt dla Hamburgskiej firmy i jeden okręt towarowy na rachunek norwegski. W końcu roku było

na stoczniach szwedzkich 29 okrętów w budowie. Z tego 13 okrętów o nośności 90 000 ton dla „Eriksburg mek. Verkstad", 7 okrętów motorowych o 25 000 ton i 3 średniej wielkości parowce dla „Kwekums mek. Verkstad". 60% tych obstalunków idzie na obcy rachunek. Można więc oczekiwać, że bieżący rok przemysłu okrętowego Szwecji jeszcze korzystniej przedstawiać się będzie niż rok 1928. O ile rezultat się polepszy trudno przewidzieć, gdyż dotychczasowy sukces opierał się przeważnie na obstalunkach zagranicznych okrętów-tanków, konjunktura ta zaś ostatnio bardzo osłabła. Ponieważ jednak stocznie szwedzkie uzyskały dobrą renomę w budowie dużych okrętów motorowych a poza tem niema od dwóch lat w szwedzkich stoczniach trudności, co do sił roboczych, więc patrzą w Szwecji spokojnie, co przyszłość przyniesie.



Sprawozdanie o włoskiej żegludze.

Włoscy przedsiębiorcy okrętowi obserwują z coraz większą troską konkurencję, jaka panuje obecnie w żegludze północno-amerykańskiej. Couriere Merecantile opisuje walkę między Ward Line i Cunard Line. Shipping Board wyznaczył 10 miljonów dolarów, aby zniszczyć Cunard Line. Couriere Mereantile zwraca uwagę, że American Export Line może stać się niezbepieczną dla włoskiej żeglugi śródziemnomorskiej.

Na konferencjach o nowych umowach płacy najmu pod przewodnictwem podsekretarza stanu korporacji uregulowano w sposób zasadniczy kilka ważnych punktów. W pierwszej linji przemysł wynajmu przez zobowiązanie zostaje sprowadzony do jednolitego systemu. Kategorje najmu zostały ograniczone do trzech. 1. Umowa o najem na jedną jazdę, 2. Umowa o najem na określony czas, 3. Umowa o najem na nieograniczony czas. Dla pierwszej kategorji przyjmuje się zasadę, iż marynarz ma prawo do jazdy powrotnej do portu, skąd wyruszono. Umowa o najem na określony okres czasu zostaje zawarta na 6 miesięcy lub na rok. Następnie umówiono się co do 45-dniowego czasu próby. Obowiązek odszkodowania istnieje również zasadniczo przy wymówieniu z powodu siły wyższej.

Z trzynastu parowców transatlantyckich Navigazion Generale Italiana wycofała 5. „Taormina" ma pójść tą samą drogą. Wobec tak małej ilości pozostałych okrętów postanowiła Nav. Generale Italiana zbudować dwa parowce każdy o pojemności 40 000—45 000 ton oraz jednego okrętu średniej wielkości o pojemności 16 000 ton. Te plany jednak w międzyczasie upadły. Podczas ostatnich konferencji między N G I, Lloyd Sabaudo i Cosulich zwyciężyło zdanie, iż właściwszą jest rzeczą konkurować zapomocą nowoczesnych, szybkopłynących luksusowych okrętów o średnim tonażu 18 000—22 000 ton. „Lepiej mieć zupełnie zajęty okręt średniej wielkości, niż nawpół pusty duży okręt", to było hasło rozmów między przedsiębiorcami. Ponadto starają się włoscy przedsiębiorcy o to, by wydatki poboczne pasażerów kajutowych były na włoskich okrętach możliwie niskie. Upadek interesów emigracyjnych oraz interesów, polegających na przewiezieniu klasą trzecią, chce się sobie wynagrodzić za pomocą korzystnych warunków dla pasażerów kajutowych i robi się wszystko, aby tych przyciągnąć. Przedsiębiorcy żywią nadzieję, że nowozałożony „Credito Navale" wszystko zrobi, aby umożliwić szybką budowę okrętów 20 000 tonowych.

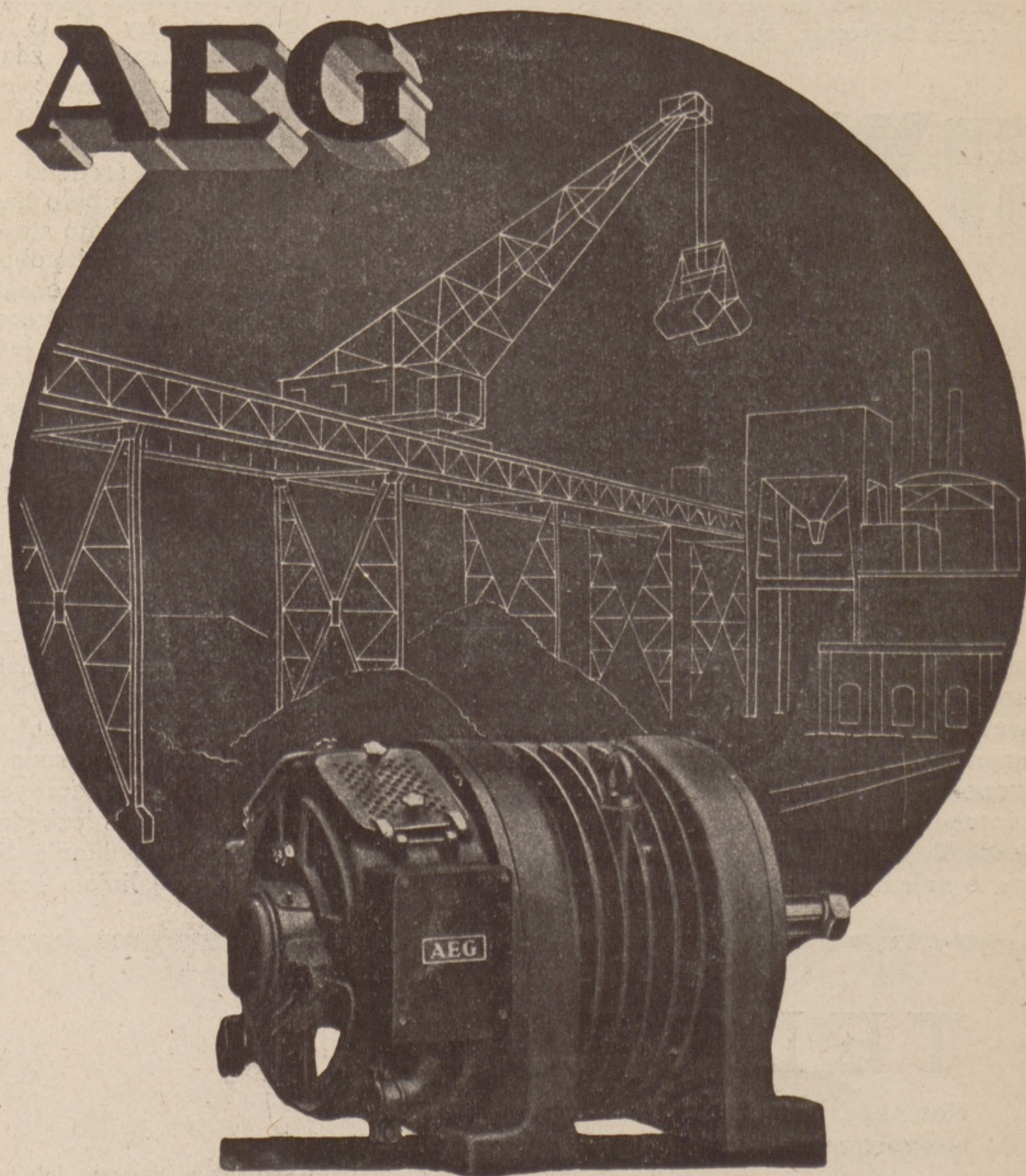
Na ostatniem posiedzeniu akcjonarjuszy „Soc. It. deis Servizi Maritini" podkreślał Comm. Cosulich jeszcze raz konieczność dokładnej kontroli subwecji państwowych. Podstawą rozbudowy istniejących linji i stworzenia nowych jest właściwa polityka subwencyjna. Konieczną rzeczą jest przedłużyć termin ważności umów subwencyjnych linji pożytecznych odpowiednio do terminu ważności linji niezbędnych, a następnie konieczną rzeczą jest unikanie linji podwójnych, czyniących konkurencję linjom subwencjonowanym.

PODWÓJNY SILNIK ŻÓRAWIOWY

Prąd trójfazowy wzoru DNK — Podwójna chyżość przy równoczesnej redukcji ciężaru do połowy — Możność wmontowania w istniejące już żórawie

Podwójny silnik żórawiowy AEG

dla dźwigów o prądzie trójfazowym



Silnik szeregowy o prądzie stałym uchodzi za idealny silnik podnośnikowy, ponieważ liczba obrotów jego wzrasta w miarę spadania momentu obrotu, a wolny uczep wznosi się mniejwięcej jeszcze raz tak szybko, jak pełny ciężar. Firmie AEG udało się udoskonalić również silnik trójfazowy asynchroniczny do tego stopnia, że pusty uczep i mniejsze (aż do połowy) ciężary mogą wznosić się jeszcze raz tak szybko jak pełny ciężar. Nowy ten podwójny silnik kranowy przedstawiony jest w rycinie tytułowej. Różni on się od normalnego silnika asynchronicznego o wirniku pierścieniowym tem, że w podstawie i wirniku wykazuje drugi nawój o niższej ilości biegunów. Nawój na podstawie o wysokiej ilości biegunów dla powolnego biegu pracuje wspólnie z nawojem pierścieniowym w wirniku, drugi zaś nawój na podstawie (o niskiej ilości biegunów) dla szybkiego biegu pracuje wspólnie z nawojem na zwarciu. Dla mniejszej wydajności wykonuje się podwójne silniki kranowe na synchroniczną liczbę obrotów 750 i 1500, dla większej zaś na liczbę obrotów 600 i 1000. Dla dźwigów żórawiowych nakłada się oba nawoje na równą wydajność. Główna zaleta podwójnego silnika żórawiowego polega na wzmożonej wydajności, wywołanej przez wzmożoną chyżość. Chyżość ta uwydatnia się również w zupełności przy mniejszych wysokościach dźwigowych ze względu na to, że przyspieszenie stopnia chyżości normalnej na podwójną uskutecznia się bardzo szybko. Przy portowym żórawiu drobnicowym chyżość podniesienia półciężaru przekształciła się z normalnej na podwójną w przeciągu 1½ sekundy. Rycina 1. wykazuje na płaszczyźnie szrafowanej, że prawie przez cały czas przyspieszenia moment tegoż przyspieszenia zachowuje najwyższą swą energię. Przy opadaniu przyspieszenie odbywa się jeszcze szybciej, gdyż działa tu jeszcze przyspieszająco moment obciążenia.

Podwójny silnik żórawiowy wykazuje korzystniejsze zużycie energji i lepszy czynnik wydajności, niż normalny silnik asynchroniczny. Przy normalnej liczbie obrotów wszystkie oporniki rozruchowe są zwarte, a przekształcenie chyżości normalnej na podwójną przyspiesza się bez oporów. Z tego powodu wymagana energja jest niewielka, a przytem częściowo uzyskuje się ją z powrotem przy zwalnianiu, gdyż nawój pier-

ścieniowy przy przestawianiu liczby obrotów z nadsynchronicznej na synchroniczną oddaje prąd z powrotem do siatki. W czasie opadania ciężarów w biegu odzyskiwanie z powrotem energji przy włączeniu nawoju zwartego jest podwójne (przy 1500 O/M), lub 1.66 razy większe (przy 1000 O/M) od tegoż przy normalnym motorze asynchronicznym, który przy

M_{750} = Normalny moment obrotu wirnika pierścieniow.
M_{1500} = Normalny moment obrotu wirnika zwartego
v_{750} = Chyżość przy nominalnej liczbie obrotów 750
v_{1500} = Chyżość przy nominalnej liczbie obrotów 1500.
t = Czas przyspieszenia w s.
//// = Moment przyspieszenia wirnika zwartego.

Wirnik pierścieniowy — Wirnik zwarty

Rycina 1 Przebieg zapędu podwójnego silnika żórawiowego przy półobciążeniu.

włączeniu oporników rozruchowych biegnie pozasynchronicznie z równą najwyższą liczbą obrotów.

Spółczynnik mocy nawoju zwartego jest wyższy od tegoż przy nawoju pierścieniowym; ponieważ nawój obarczony jest podwójnie wzgl. 1.66 razy, wpływa to również korzystnie na współczynnik mocy. Zdarza się, że wartość złączu miarodajna jest dla kosztów prądu. W tym wypadku można, rezygnując z pełnego spotęgowania wydajności, obniżyć wartość złączu przez podwójny silnik żórawiowy.

Osprzęt steru do podwójnego silnika żórawiowego jest tak wykonany, że na pierwszem nastawieniu włączona jest część perścienia kontaktowego, przyczem oporniki rozruchowe pozostają zwarte aż do przedostatniego nastawienia. Przy przełączeniu na ostatnie nastawienie wyłącza się część pierścienia kontaktowego, a włącza nawój z wirnikiem zwartym. Rycina 2 przedstawia walec sterowy nastawialny za pomocą bocznego drążka. Drążek porusza się w kapsli szczelinowej. Oporki w kapsli szczelinowej wskazują osobie obsługującej dokładnie przejście z chyżości normalnej do podwójnej.

Rycina 2 Walec sterowy ze sterowaniem dolnem.

Podwójny silnik żórawiowy z stale równą wydajnością przy obu liczbach obrotu przewidziany jest do dźwigów ze zmiennemi ciężarami. Dla portowych żórawi drobnicowych, żórawi stoczniowych na duże wysokości, żórawi kubłowych w gazowniach, chwytawkowych do rudy i węgla, kablowych, jak wogóle dla wszelkich dźwigów, przy których chodzi o uzyskanie sprawnego ruchu — tutaj zaliczyć należy również żórawie hakowe w hutach — najbardziej celowy jest podwójny silnik żórawiowy. U żórawia w odlewniach podwójny silnik żórawiowy umożliwia obok sprawnego transportu precyzyjną regulację roboty formarskiej. Starsze urządzenia przez wmontowanie podwójnego silnika żórawiowego stają się wydajniejsze i ekonomiczniejsze.

Wieler & Hardtmann

Spółka Akcyjna — Co. Ltd.

Danzig-Neufahrwasser, ul. Weichselstr. 1

Tel. Centrala: 35141 Skrót telegraf.: Warrant — **Tel. Central: 35141** Telegrams: Warrant

Spedycja ładunków masowych

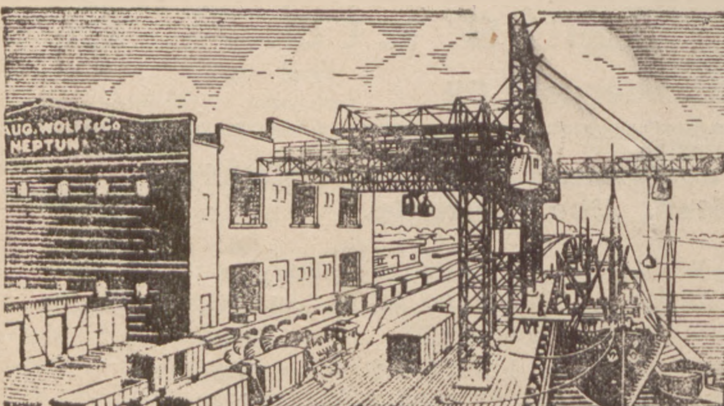
Własne śpichrze zbożowe dla przewozu, wywozu i magazynowania o pojemności 20.000 ton

Własny śpichrz nadbrzeżny dla magazynowania cukru o pojemności 30.000 ton (Russenhof)

Forwarding of massgoods

Own corn-lofts for import, export and warehousing holding 20.000 tons.

Own Quay-Warehousing for sugar loads 30.000 tons (Russenhof)



Aug. Wolff & Co

Gdańsk i Nowy Port

Rok założenia 1871

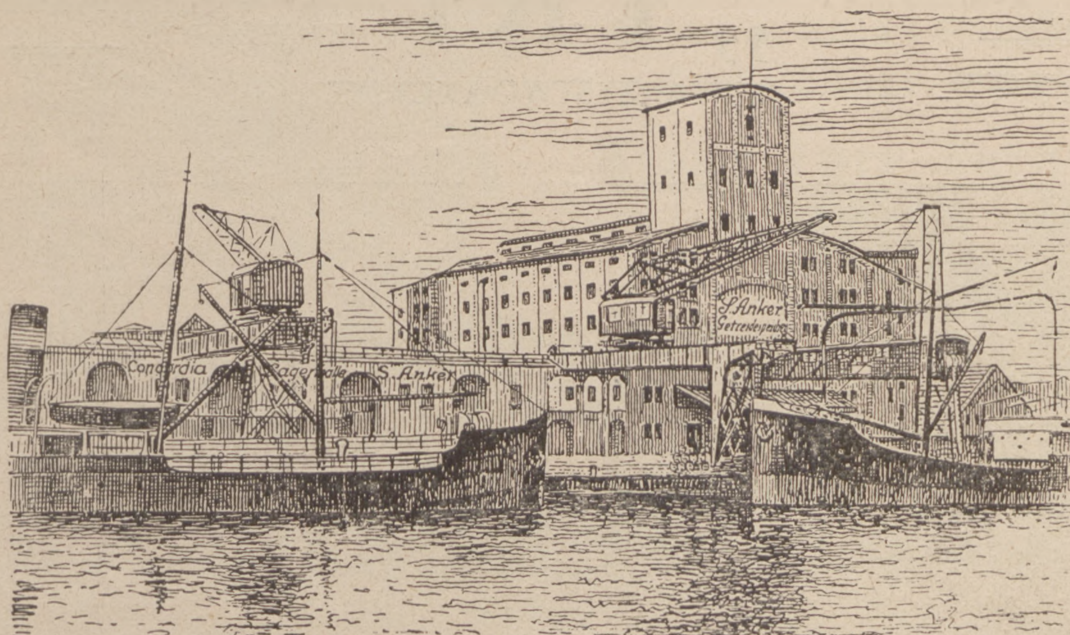
Spedycja

Przeładunek węgla

Węgiel bunkrowy

ANKERLAGER SP. AKC., GDAŃSK LTD. AT DANZIG

Skrót telegr.: Ankerlager



Telegrams: Ankerlager

Spedycja i magazynowanie ładunków masowych. Przeładunek węgla. Obsługa autami ciężarowemi. Śpichlerz zbożowy z elewatorem powietrzossącym. Dwa elektryczne dźwigi.

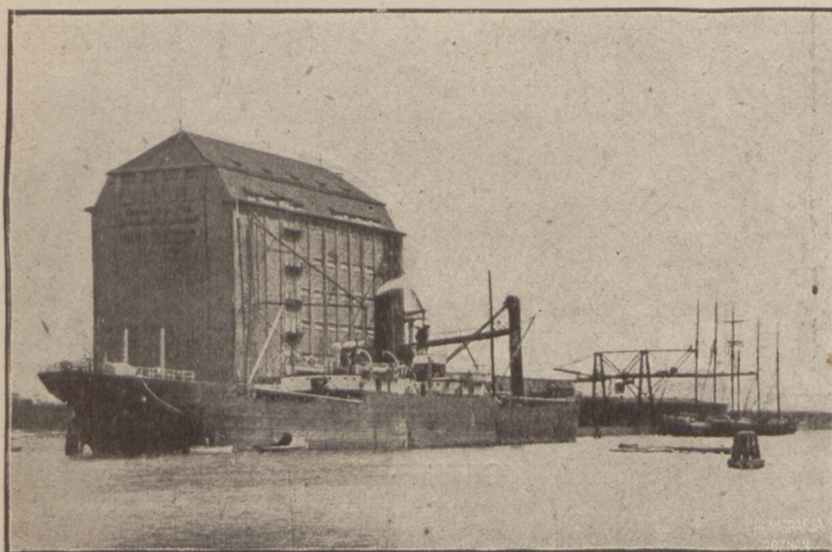
Własne magazyny w Gdańsku i Neufahrwasser o pojemności 25 000 ton.

Forwarding and warehousing of massgoods. Turn-over of coal. Managing by load automobils. Corn-loftelevator with pneumatical suckiing work. Two electric cranes.

Own warehouses for 25 000 tons of goods.

Danziger Speditions-Gesellschaft m. b. H. Danzig

Adres Telegr.: Lagerei



Własna przystań z silosowym spichrzem zbożowym, szopami składowemi i urządzeniami dźwigowemi w Gdańsku-Holm, 10 elewatorowych spichrzów w Gdańsku - mieście. Przeładowanie zboża i wszelkich ładunków masowych luzem i w workach; oczyszczanie nasion i seradeli.

Kantor Główny: Gdańsk, Hopfengasse 114/116.

Urządzenie w Gdańsku-Holm

Spichrz w mieście: Hopfengasse 2/6, 67/68, 114/116.

Own loading station with corn-soft-silo, ware-houses and electric cranes in Danzig-Holm, 10 elevator-granary-lofts in the City of Danzig. Turn-over of corn and all massgoods loosely and in sacks. Cleaning of seeds and grains.

Chief office: Danzig, Hopfengasse 114/116. Estabishment at Danzig-Holm: Corn-loft in the town: Hopfengasse 2/6, 67/68, 114/116.

TOWARZYSTWO ROBÓT INŻYNIERSKICH

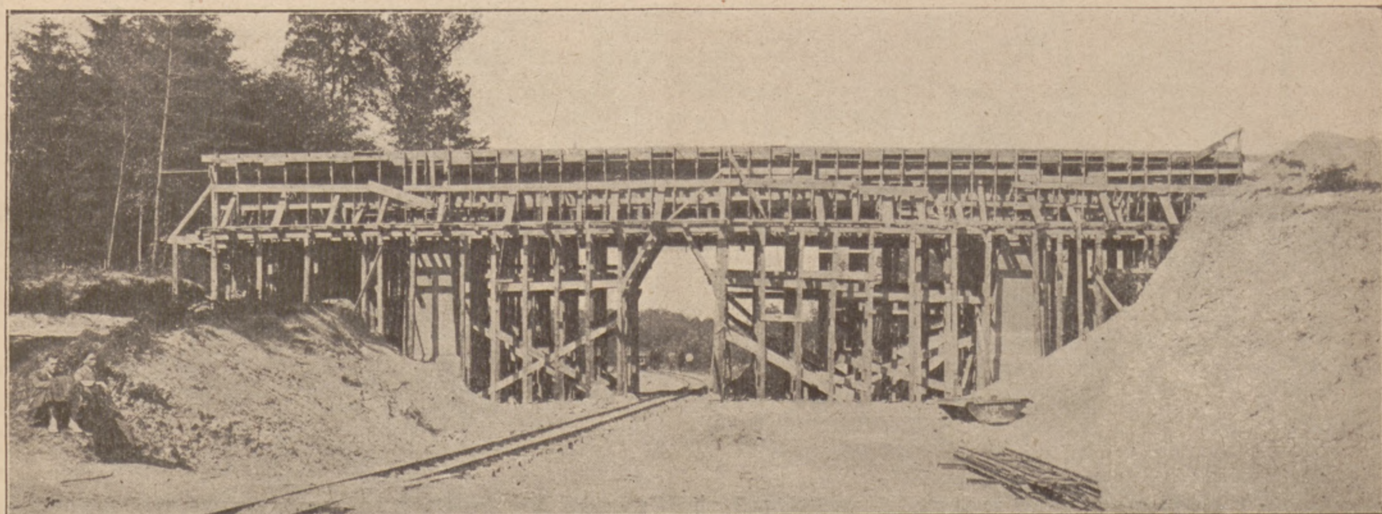
W POZNANIU,
ul. Grottgera nr. 4

Adres telegraficzny:
POZNAŃ „TRI"

„TRI"

TOWARZYSTWO AKCYJNE

GDYNIA:
Oddział Budowlany



Z budowy kolei Bydgoszcz — Gdynia.

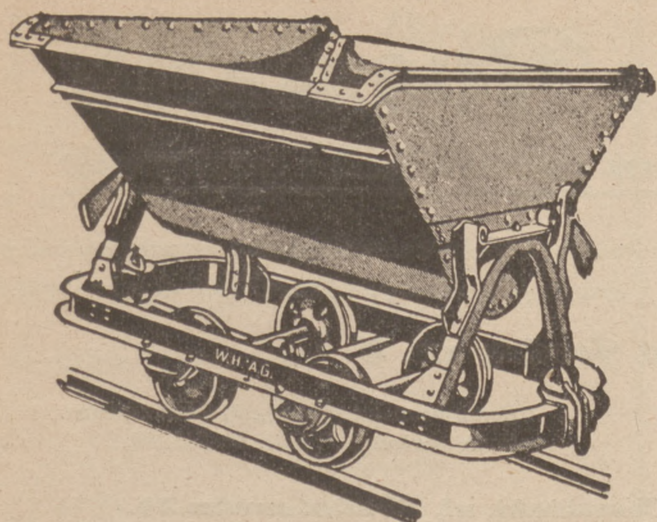


Z budowy koleji Bydgoszcz — Gdynia.

WYKONUJE I PROJEKTUJE WSZELKIE PRACE INŻYNIERSKO - BUDOWLANE:

koleje, drogi bite, mosty, roboty wodne, porty, zakłady fabryczne, kanalizacje miast, wodociągi, konstrukcje żelbetonowe, konstrukcje cementowe.

PROJEKTY — WYKONANIE. PORADA TECHNICZNA.



Dostarczamy
dla budowy **koleji Państwowej**
Bydgoszcz - Gdynia

Szyny Tory Zwrotnice

Wózki wywrotowe
Wózki skrzyniowe

Parowozy-Podkłady

Kompletne pociągi
- - do budowy - -

WALTER HOENE GDAŃSK

SP. Z O. O.

Fabryka kolejek Polnych-, Wąsko- i Normalno - Torowych

WARSZAWA	KATOWICE	POZNAŃ	LWÓW	GDAŃSK
Plac Dąbrowskiego 2	ul św. Jana 11	ul. Podgórna 10a	ul. Batorego 4	Stadtgraben 13
Tel. 1554	Tel. 781	Tel 1600-2016	Tel. 179	Tel 22454





KLAWITTER

NAJSTARSZA STOCZNIA W GDAŃSKU

FABRYKA MASZYN, ODLEWNIA ŻELAZA, STALI I METALI, FABRYKA KOTŁÓW, KOTLARNIA

Wielkie WARSZTATY REPARACYJNE dla okrętów, maszyn, kotłów itd.

POSIADA NAJDŁUŻSZE I NAJWIĘKSZE DOŚWIADCZENIE W DZIEDZINIE BUDOWY OKRĘTÓW

Ferdynand Prowe

G. m. b. H. DANZIG/GDYNIA Sp. z o. o.

TELEFON: Danzig, Centrala 280 51
Adres telegr.: „PROWE-DANZIG"

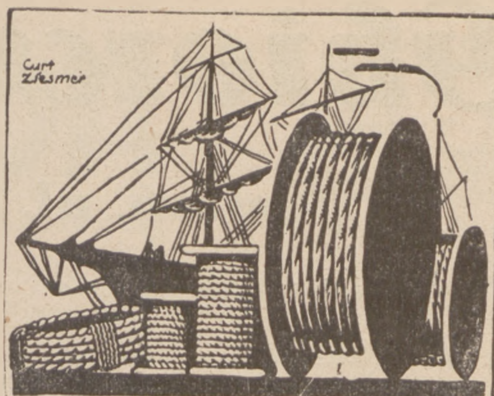
MAKLER OKRĘTOWY
Regularne linje okrętowe z portami: Antwerpja, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libawa, Szczecin, Amsterdam oraz stacjami nadreńskiemi

EKSPEDYCJA
Składy towarowe w Gdańsku-miasto, Kaiserhafen, Neufahrwasser i Schellmühl: wszystkie z bocznicą kolejową i połączeniem wodnem.

ELEWATORY ZBOŻOWE
w Kaiserhafen, Neufahrwasser, oba z bocznicą kolejową.
Sortownia zboża.

EKSPEDYCJA DRZEWA
Składy drzewne w Kaiserhafen o 75 000 m. kw.

FRACHTOWANIE I BUNKROWANIE



KABELFABRIK

Mechanische Draht- und Hanfseilerei
G. m. b. H.

Gdańsk, Langgarten 109

Liny druciane — liny konopne, sznury — nici sznurkowe — sieci rybackie.

Telefon nr. 243 30.

A. & W. WOJAN

STOCZNIA
SHIPBUILDING

DANZIG-TROYL

Adr. tel.: WOJANWERFT
Tel.-Adr.: WOJANWERFT
TELEFON: 250 87
PHONE: 250 87

Budowa i reparacja statków morskich i rzecznych wszelkiego rodzaju. / Dok pływający. / Wykonanie konstrukcji żelazn. i naprawa maszyn i kotłów parow. wszelk. rodzaju

Building and reparation of river and coast crafts of crery description. Swimmingdock. / Iron constructions. / All Kinds of Mechanical Works

Bruno Stillert

Hurtowy skład węgla — Wholesale of coal

Danzig Telefon 21-284
Königsberg
Stettin

Import
Eksport

Węgiel Bunkrowy — Bunker coal

Danzig
Tel.: 21-284
Stettin
Königsberg

Import — Export

Adres telegr.: Stillertkohle - - - - - Telegrams: Stillertkohle



„AMADA“



Telefon 212-51

Fabryka tłuszczu jadalnego i margaryny

Telegram: „Amada“

Po zawarciu unji celnej między Rzeczypospolitą Polską a odłączonym od Niemiec Wolnem Miastem Gdańskiem zdecydowało się kilka znacznych fabryk konserw w Brunświku założyć wspólnie z pewną gdańską wytwórnią konserw rybnych fabrykę konserw i marmolady w Gdańsku. Po wykończeniu urządzenia fabrycznego, mieszczącego się początkowo w wynajętym budynku, kierownictwo przedsiębiorstwa objął p. Dr. Fryderyk Meinecke, jeden z współzałożycieli, sprowadzając fachowy personel z fabryk brunświckich. Organizacja sprzedaży nowej firmy: „DAGOMA“ Danziger Gemüse- und Obst-Konserven und Marmeladen-Fabrik, G. m. b. H.“ („Dagoma“, Gdańska wytwórnia konserw jarzynowych i owocowych oraz marmolady, Tow. z ogr. odp.) oparła swój plan pracy ściśle na dotychczasowych okręgach zastępczych firm brunświckich, powierzając zastępstwa rejonowe prawie wyłącznie dawniejszym przedstawicielom tychże. Wyroby nowej firmy, wytwarzane na podstawie długoletniego doświadczenia fabryk brunświckich w krótkim czasie uznane zostały jako pierwszorzędne i szybko rozpowszechniły się w rozmaitych dzielnicach Rzeczypospolitej Polskiej.

Pan Dr. Meinecki skłonił w dalszym ciągu firmy brunświckie do założenia łącznie z inną grupą finansową fabryki tłuszczu jadalnego i margaryny „AMADA“, której organizacja sprzedaży weszła w skład istniejącej już „Dagomy“. Oba przedsiębiorstwa, stanowiące wprawdzie samoistne pod względem gospodarczym organizacje, pozostawały pod wspólnem kierownictwem i pracowały ręka w rękę, zyskując przez to już od samego początku znaczne korzyści materjalne i techniczne. Dzięki tym pomyślnym warunkom kierownictwo obu firm na skutek wzrastającego popytu na swe wyroby, zmuszone było już w stosunkowo krótkim czasie swe fabryki znacznie rozszerzyć.

W tym celu nabyto przedewszystkiem na własność teren fabryczny, położony tuż przy porcie i posiadający własną bocznicę kolejową. Oba przedsiębiorstwa wyposażone dodatkowo w najnowsze maszyny, dzięki czemu osiągnięto rekord pod względem jakości wyrobów oraz rentowości fabrykacji. Aby przedewszystkiem zapewnić fabryce konserw dostawę pierwszorzędnych jednolitych surowców, stanowiących podstawę dla fabrykacji dobrych konserw i marmolady, zawarto na wzór fabryk niemieckich, z gdańskiemi, w szczególności zaś z pomorskimi i poznańskimi ziemianami umowy, dotyczące uprawy jarzyn i szparagów. W ten sam sposób zapewniono sobie dostawę owoców pierwszorzędnych gatunków z b. Kongresówki i Galicji. Również opakowanie, zwłaszcza większe ilości drzewa, papieru etc. nabywano w miarę możności na terenie unji celnej, stwarzając w ten sposób stałą wzajemną wymianę towarów. Postępująca sanacja ogólno-gospodarczych stosunków w Gdańsku i Polsce przyczyniła się do wzmożenia produkcji na zdrowej podstawie kupieckiej i wpłynęła bezpośrednio na jej potanienie, tak, że obecnie można konkurować z najlepiej urządzonemi zagranicznemi przedsiębiorstwami i zaopatrzyć ludność terenów unji celnej w pierwszorzędne i tanie konserwy marmolady, oraz masło sztuczne i tłuszcze jadalne fabryk „Dagoma“ i „Amada“, wyrabiane w doskonały i hygjeniczny sposób i stanowiące przeto pełnowartościową namiastkę coraz to drożejącego masła naturalnego.

Własna fabrykacja skrzyń w Gdańsku.

18 składów fabrycznych w Polsce, skąd towar własnemi samochodami dostarcza się wprost odbiorcom.

Dzienna fabrykacja »Amady« — 60000 kg dn.
Dzienna fabrykacja »Dagomy» do 30000 kg dn.



„DAGOMA“



Gdańskie Wytwórnie konserw jarzynowych i owocowych oraz marmelady

Telefon 212-51

Tow. z ogr. odp.

Telegram: „Dagoma“

GDAŃSK - TCZEW


BIBLIOTHECA JAGELLONICA

ODBITO W DRUKARNI SP. AKC. „OSTOJA" W POZNANIU.

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł - w Gdańsku 12 guld - zagranicą o 50% drożej.
Redakcja i administracja: Warszawa, Aleje Ierozolimskie Nr. 21, tel. 531-27. Konto czekowe P. K. O. 16 267.
Oddziały redakcji i administracji w Gdyni i Gdańsku: red. inż A. POTYRAŁA (Gdańsk, Heiligegeistgasse 117)

REDAKTOR I ZA WYDAWNICTWO: RADOSŁAW KRAJEWSKI